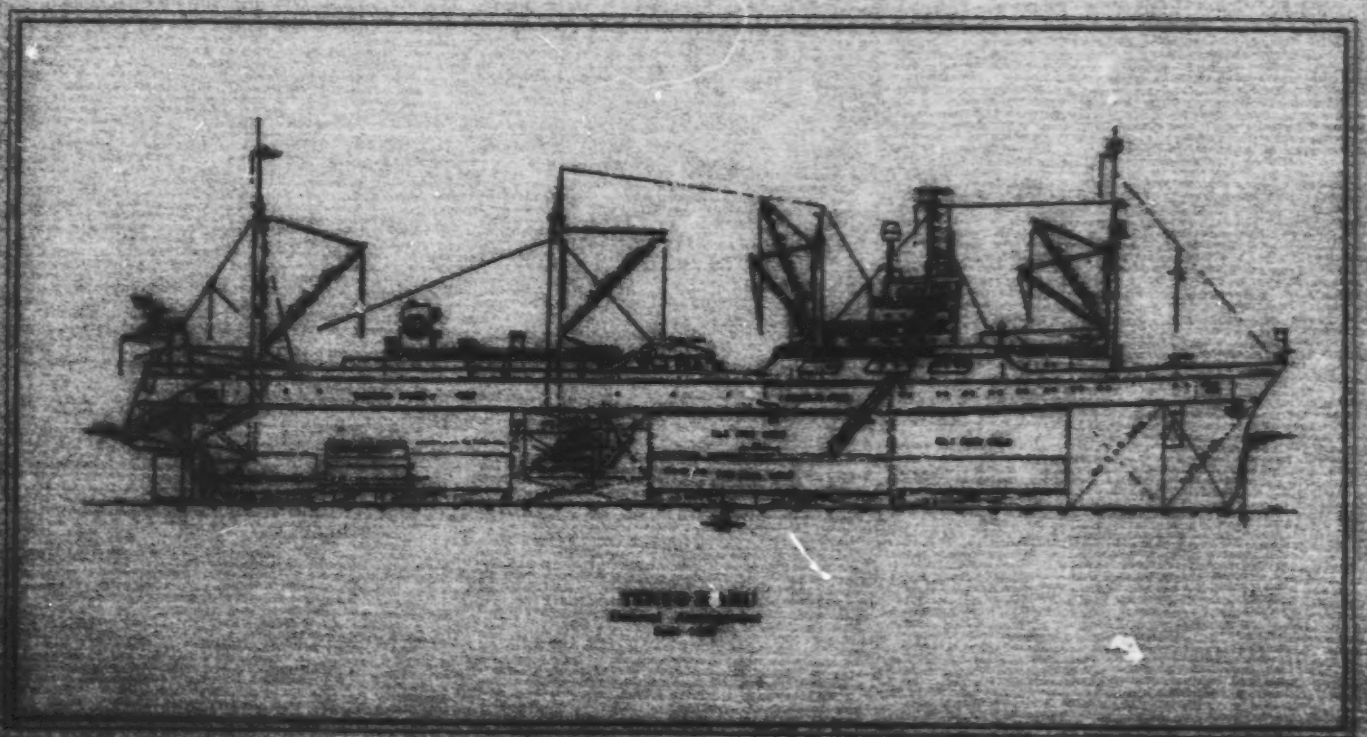
Ship-source Oil Pollution Fund Annual Report 1991-1992



Canada

Cover: General Arrangement Plan of the fish factory ship TENYO MARU which sank in the approaches to the Strait of Juan de Fuca on July 22, 1991 after having been in collision (for details see section 9.20).

Published by the Administrator,
Ship-source Oil Pollution Fund
270 Albert Street, Suite 900
Ottawa, Canada K1A 0N5

93-01154/

Ship-source Oil Pollution Fund Annual Report 1991-1992

Printed on recycled paper
Imprimé sur papier recyclé

Table of Contents

1. Introduction 1
2. The Ship-source Oil Pollution Fund 1
3. The Canadian Compensation Regime 1
4. The IOPC Fund Working Group 4
5. IOPC Fund, the Assembly and the Executive Committee 5
6. The HAVEN Incident 6
7. Amendments to the *Canada Shipping Act* 7
8. United States Legislation 8
9. Oil Spill Incidents 9
    - 9.1 IRVING WHALE 9
    - 9.2 LIBERTY BELL VENTURE 10
    - 9.3 SOUTH ANGELA 10
    - 9.4 CZANTORIA 10
    - 9.5 NESTUCCA 11
    - 9.6 NEW ZEALAND CARIBBEAN 11
    - 9.7 HAPPY SITANI 11
    - 9.8 Mystery Oil Spill, Rocky Bay, Nova Scotia 12
    - 9.9 Mystery Oil Spill, Gabarus, Nova Scotia 12
    - 9.10 CAMARGUE 13
    - 9.11 MINERVA 13
    - 9.12 Mystery Oil Spill, Sooke, British Columbia 14
    - 9.13 Mystery Oil Spill, Wedgeport, Nova Scotia 14
    - 9.14 ARCTURUS / RUBIN LOTUS 15
    - 9.15 LOK PRATIMA 15
    - 9.16 AMY & SISTERS 15
    - 9.17 Mystery Oil Spill, Big Barasway Beach, Newfoundland 16
    - 9.18 RIO ORINOCO 16
    - 9.19 EASTERN SHELL 17
    - 9.20 TENYO MARU 17
    - 9.21 OGDENSBURG 18
    - 9.22 FERMONT 18
    - 9.23 SKRIM 19
10. Status of the Fund 20

The Honourable Jean Corbeil, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Dear Mr. Corbeil,

1. Introduction

I have the honour to submit to you my Annual Report on my operations as Administrator of the Ship-source Oil Pollution Fund (S.O.P.F.) for the fiscal year from April 1, 1991 to March 31, 1992. The report is made to you in conformity with the requirements of Section 722 of the *Canada Shipping Act* (*C.S.A.*).

The undersigned was appointed Administrator of the Maritime Pollution Claims Fund (M.P.C.F.) by Order in Council P.C. 1988-247 dated October 24, 1988 for a term of five years.

On April 24, 1989 the M.P.C.F. was replaced by the S.O.P.F.[1] and by operation of Section 89 of *An Act to amend the C.S.A.* (S.C. 1987, C. 7) the Administrator of the M.P.C.F. continues in office as Administrator of the S.O.P.F. for the balance of his term of five years.

2. The Ship-source Oil Pollution Fund

The S.O.P.F. has been in operation for just over three years and is a creature of Statute established by amendments to the *C.S.A.* which came into force on April 24, 1989. It is a special account established in the Accounts of Canada upon which interest is presently credited monthly by the Minister of Finance (at an average rate of about 7.75% per annum during the 1991-1992 fiscal year).

The S.O.P.F. is liable to pay claims for oil pollution damage or anticipated damage at any place in Canada or in Canadian waters caused by the discharge of oil from *any* ship (except where the *Arctic Waters Pollution Prevention Act* applies, in which case, the S.O.P.F. is only liable for oil spills from laden tankers and loss of fishing income).

The maximum liability of the S.O.P.F. is presently $116,640,388 for all claims from any one oil spill. This amount is indexed annually to the consumer price index.

As mentioned in my previous reports, the Minister of Transport has statutory authority to impose a levy on "contributing oil"[2] imported into or shipped from a place in Canada in bulk as cargo of a ship, which would be credited to the account of the S.O.P.F. No levy has been imposed since 1976.[3]

The levy, if imposed during the fiscal year commencing April 1, 1992 would be 34.99 cents per tonne and is also indexed annually to the consumer price index.

3. The Canadian Compensation Regime

International Conventions

On April 24, 1989 two important international conventions that make available compensation for the victims of oil pollution damage resulting from an oil spill from laden tankers entered into force for Canada.

The first, the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damages 1969 (CLC), provides for compulsory insurance by the shipowner with right of direct action against insurers. At present there are 71 states party to the CLC.

The CLC applies to oil pollution damage resulting from spills of persistent oil from laden tankers. It covers damage suffered in the territory (including the territorial sea) of a state party to the Convention. The flag state of the tanker and the

[1] The M.P.C.F. ceased to exist and all monies in it ($149,618,850.24) were transferred to the account of the S.O.P.F. on April 24, 1989.
[2] "Contributing oil" is defined to include crude oil and heavy fuel oil (A.S.T.M. no. 4 and above).
[3] Between February 15, 1972 and September 1, 1976 a levy of 15 cents per ton was paid and collected on oil imported into Canada by ship in bulk and shipped in bulk from any place in Canada. Total levy receipts of $34,866,459.88 were credited to the M.P.C.F.

nationality of the shipowner are irrelevant for determining the scope of application of the CLC.

Damages recoverable include measures, wherever taken, to prevent or minimize oil pollution damage in the territory of a state party to the CLC.

It should be noted that the CLC applies only to damage caused or measures taken after an incident has occurred in which oil has escaped or been discharged. The CLC does not apply to pure threat removal measures in cases where there is no actual spill of oil from the tanker involved.

The CLC applies only to ships which actually carry oil in bulk as cargo. Spills from tankers during ballast voyages are therefore not covered by the CLC, nor are spills of bunker oil from ships other than tankers.

Damage caused by non-persistent oil is not covered by the CLC. Therefore spills of gasoline, light diesel oil, kerosene, etc., do not fall within its scope.

The owner of a tanker has strict liability (i.e., without the proof of fault) for pollution damage caused by oil spilled from the tanker as a result of an incident. The owner may be exempted from liability only in a few particular cases, namely when:

(a) the damage results from an act of war or a grave natural disaster;

(b) the damage is wholly caused by an intentional act of a third party; or

(c) the damage is wholly caused by the failure of authorities to maintain navigational aids.

Thus, the tanker owner is liable for pollution damage in almost all incidents.

Tankers must carry a certificate on board as proof of insurance coverage when entering or leaving a port or terminal installation of a state party to the CLC. A certificate is also required for ships flying the flag of a state which is not a party to this Convention.

The second convention, the 1971 International Convention on the Establishment of an International Fund for Oil Pollution Damage (Fund Convention) enabled Canada to become a member of the International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC Fund) which represents the cargo owners share of compensation. At the present time 48 states are members of the IOPC Fund.

The main functions of the IOPC Fund are to provide supplementary compensation to those who cannot obtain full compensation for oil pollution damage under the CLC, and to indemnify the shipowner for a portion of his liability under that Convention.

As the Fund Convention is a supplementary convention to the CLC, only those states which are parties to the CLC can become members of the IOPC Fund.

The IOPC Fund pays compensation to any person who has suffered oil pollution damage in a state party to the Fund Convention if that person is unable to obtain full compensation under the CLC for one of the following reasons:

(a) no liability for pollution damage arises under the CLC;

(b) the owner is financially incapable of meeting its obligations under the CLC and the insurance is insufficient to satisfy the claims for compensation for pollution damage; or

(c) the damage exceeds the owner's liability under the CLC.

Experience has shown most incidents fall within category (c).

The IOPC Fund is relieved of its obligation to pay compensation if it proves that the pollution damage resulted from an act of war or if it was caused by a spill from a warship.

The IOPC Fund has no obligation to pay compensation if the claimant cannot prove that the damage resulted from an incident involving one or more ships. Spills of oil from an unidentified source, "mystery spills," are thus not covered by the Fund Convention.

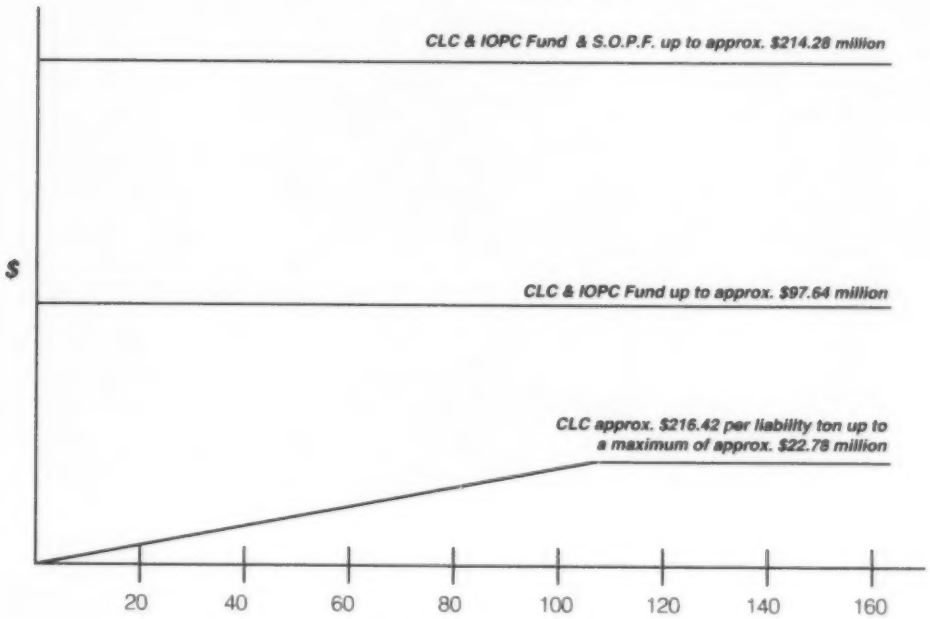
In aggregate these two conventions currently provide compensation of up to a maximum of approximately $97.64 million[4] for any one spill from a laden oil tanker.

[4] The aggregate amount of compensation available under the two conventions is calculated in Special Drawing Rights of the International Monetary Fund.

Figure 1

Canada Shipping Act Part XVI — Compensation for Oil Pollution Damage in respect of any one incident involving a laden tanker

(Based on the value of the SDR at April 1, 1992)



1. 1969 Civil Liability Convention (CLC) provides compensation of up to approx. $22.78 million.
2. International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC Fund) and CLC provide aggregate compensation of up to approx. $97.64 million.
3. Ship-source Oil Pollution Fund (S.O.P.F.), IOPC Fund and CLC provide a combined amount of up to approx. $214.28 million for any one incident involving a laden tanker.

Note: The S.O.P.F. provides up to $116.64 million (during fiscal year commencing April 1, 1992) in addition to the funds available under the CLC and IOPC Fund in respect of spills from laden tankers. The S.O.P.F. is also available for compensation for oil spills from ships other than laden tankers, certain claims for loss of fishing income and mystery spills.

* As defined in Article V of the Civil Liability Convention

The Role of the Ship-source Oil Pollution Fund

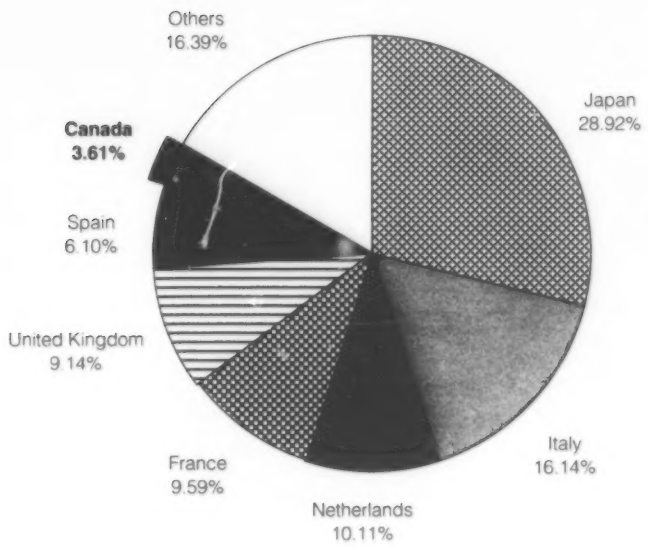
Figure 1 shows that under the CLC, the IOPC Fund and the S.O.P.F. there is approximately up to $214.48 million available as compensation for oil pollution damage in respect of any one incident involving a laden tanker.

The S.O.P.F. is also available to compensate for oil spills from ships not covered by the two conventions (i.e., ships other than laden tankers), certain claims for loss of fishing income and mystery spills.

Annual contributions to the IOPC Fund are based on the amount of oil received by ship in member states during the previous calendar year. In most member states the contributions, assessed annually by the IOPC Fund, are paid by persons receiving total quantities in excess of 150,000 tonnes of "contributing oil" during the calendar year. In the case of Canada, all

Figure 2

IOPC Fund General Contributions 1991



contributions to the IOPC Fund are paid from the S.O.P.F.

The Administrator has a statutory duty on behalf of Canada to report to the Director of the IOPC Fund the quantities of contributing oil received by sea at places in Canada. Industry has been most cooperative in providing the Administrator with the required information on a confidential basis.

In the three years that Canada has been a member, contributions totalling $2,041,847.98 have been paid to the IOPC Fund from the S.O.P.F. on behalf of Canada. Over the same period the IOPC Fund has reimbursed the Government of Canada a total amount of $11,791,848 for claims submitted to the IOPC Fund by the Canadian Coast Guard for operations undertaken for oil pollution damage and the removal of the tanker RIO ORINOCO which grounded on the south shore of Anticosti Island in the Gulf of St. Lawrence in October 1990 (see Section 9.18).

Figure 2 shows the percentages of the 1991 annual contributions in respect of the member states of the IOPC Fund.

4. The IOPC Fund Working Group

As mentioned in my report last year, the first session of the Working Group was held in London on March 13-14, 1991 to examine measures that should be taken to bring into force the two Protocols done in 1984 to amend the Civil Liability Convention and the Fund Convention.

The Protocols would provide significantly higher levels of compensation, but as the United States *Oil Pollution Act of 1990* did not permit the United States to ratify the Protocols, it was unlikely that these Protocols would come into force in their present form.

The Working Group was given the mandate to consider the future development of the international oil pollution liability and compensation system by:

(a) examining the prospects for the entry into force of the 1984 Protocols to the Civil Liability Convention and the Fund Convention;

(b) considering whether it would be possible to facilitate the entry into force of the content of the 1984 Protocols possibly by amending their entry into force provisions; and

(c) considering which substantive provisions in the existing Conventions and the 1984 Protocols appear to form the main obstacles to their continued relevance, including an examination of the present contribution scheme.

The second session of the Working Group was held in London from 17-18 June 1991 under the chairmanship of A.H.E. Popp, Q.C., Senior General Counsel, Admiralty and Maritime Law, Canadian Department of Justice. The Administrator of the S.O.P.F. was advisor to the Canadian Delegation.

The report submitted to the IOPC Fund Assembly included draft texts for new Protocols amending the 1984 Protocols to both Conventions.

In its report the Working Group reached the following conclusions:

(a) the entry into force conditions of the 1984 Protocol to the Civil Liability Convention should be amended so as to reduce the requirement as to the number of states each with not less than one million units of gross tanker tonnage from six to five or four;

(b) the entry into force provisions in the 1984 Protocol to the Fund Convention should be amended so as to reduce the quantity of contributing oil required for the entry into force from 600 million tonnes; most delegations expressed preference for 400 million tonnes;

(c) it would not be appropriate to amend the conditions laid down in Article 6.4 of the 1984 Protocol to the Fund Convention for the increase from 135 million SDR to 200 million SDR of the total amount of compensation payable by the IOPC Fund in respect of any one incident, even if the quantity of contributing oil required for the entry into force of the Protocol were to be reduced;

(d) it would not be appropriate to amend Article 31 of the 1984 Protocol to the Fund Convention governing the denunciation of the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention by reducing the quantity of contributing oil prescribed therein, even if the quantity of contributing oil required for the entry into force of that Protocol were to be reduced. Some delegations, however, were of the opinion that this question should be given further consideration;

(e) the IOPC Fund Assembly should consider the question of whether there should be introduced in the Fund Convention a "cap" on contributions payable by oil receivers in any given state; and

(f) there was no legal impediment to the replacement of the 1984 Protocols by new protocols to modify the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention.

5. IOPC Fund, the Assembly and the Executive Committee

The 14th session of the Assembly and the 27th, 28th, 29th and 30th sessions of the Executive Committee took place at London during the year. The Canadian Delegation to these meetings was headed by the Administrator.

The Assembly

The Fund Assembly, which was attended by 31 member states, observers from 12 non-contracting states, inter-governmental and non-governmental organizations, was held from 8-11 October 1991.

At this Assembly, important discussions took place which will shape the future of the IOPC Fund.

The major event was the examination and debate on the report of the IOPC Fund Working Group (mentioned at Section 5) which included draft texts of new Protocols amending the 1984 Protocols to the Civil Liability Convention and the Fund Convention.

At the conclusion of the debate the Assembly decided to request the Secretary General of the International Maritime Organization (IMO) to convene an International Conference to consider:

(a) the draft protocols prepared by the Working Group modifying the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention;

(b) two draft resolutions dealing with conflicting treaty regimes and law issues; and

(c) whether there should be introduced in the new Protocols to the Fund Convention a system setting a *cap* on contributions payable by oil receivers in any given state, along the lines set out in the report of the Working Group.

IMO has now scheduled an International Conference in November 1992 to deal with these matters.

The Assembly adopted the budget for 1992 and decided the amount of the Annual Contributions for 1992, increased the Working Capital of the Fund from £4,000,000 to £6,000,000 and gave the Director increased authority to settle claims. These measures will enable the Fund to pursue its policy of rapid settlement of claims.

Major Claims Funds for the HAVEN and RIO ORINOCO incidents (see Sections 6 and 9.18) were established causing significant increases in the 1991 Annual Contributions by member states. Canada's contributions alone (approximately 3.61% of the total call on contributors in member states) amounted to $1,785,478.65; a substantial increase over previous years.

The Assembly asked the Director of the IOPC Fund, with the help of the External Auditor (U.K. Auditor General) to examine the IOPC Fund's Investment Policy and report back to the next Assembly. This decision was taken in light of the current concerns in the London banking market and the fact that the IOPC Fund would be investing large amounts of money in the various major classes of funds as well as the increase in Working Capital.

Several delegations agreed with the Canadian Delegation that the IOPC Fund was under some handicap in not being able to conduct an independent investigation of the cause of incidents. Consequently, the Director was also asked to report on this issue at the next Assembly.

Canada could not be re-elected a member of the Executive Committee (having already served two successive terms) and will not be eligible for re-election until the 15th Assembly in October 1992.

The Executive Committee

The 27th session of the Committee was held on June 18, 1991 in conjunction with the second session of the Working Group. The primary business of the meeting was to deal with two recent major incidents in Italian waters and to instruct the Director of the IOPC Fund on how they should be handled.

At its 28th session held on October 7, 1991, in conjunction with the 14th Assembly, the Committee reviewed all incidents that had taken place during the previous 12 months. The Committee also approved the settlements proposed by the Director of the IOPC Fund of claims submitted up to January 31, 1991 by Canada for operations carried out by or on behalf of the Canadian Coast Guard for the removal of the tanker RIO ORINOCO from Anticosti Island. An interesting video film on this incident was shown to the Committee.

At the 29th session of the Committee following the Assembly, the Chairman and Vice Chairman were re-elected for the next year.

The 30th session of the Committee took place on December 16th, 1991. It was called to deal mainly with legal issues arising from the HAVEN incident off Genoa in April 1991 when the tanker exploded and caught fire. The Administrator attended the meeting as the Canadian observer.

6. The HAVEN Incident

In April 1991, the Cypriot flag tanker HAVEN, after exploding and sinking off Genoa, caused serious oil pollution on the coasts of Italy, France and Monaco.

More than 1,300 claims totalling more than $1,600,000,000 are being considered by a specially appointed Italian Judge. Claims by the Governments of France, Monaco and possibly Spain have or will be presented.

In accordance with the CLC, the shipowner and his insurers, on 16 May 1991, constituted a fund in the Court of First Instance in Genoa in order to limit their liability under that Convention. Pursuant to Article 7.5 of the Fund Convention, the IOPC

Fund intervened in the limitation proceedings reserving its right to challenge the shipowner's right to limit its liability.

This incident in the Gulf of Genoa may have a major impact on the operations of the IOPC Fund. Certain long standing assumptions have been challenged in the Italian Courts, i.e.:

(a) The method of calculating the maximum amount payable by the IOPC Fund in one incident.

(b) Whether claims for unquantified damages to the marine environment are admissible under the CLC and the Fund Convention.

In an initial hearing before the Judge, some claimants, (apparently not including the Government of Italy) obtained a ruling that the Gold Franc, converted at the market price of gold, remains the unit of account for the Fund Convention because, unlike the Civil Liability Convention, the 1976 Protocol to the Fund Convention substituting the SDR as the unit of account has not yet come into effect.

On 14 March 1992, Judge Costanzo of the Court of First Instance in Genoa delivered a judgment which will have, unless it is overturned on appeal, a significant impact on the international oil liability and compensation scheme presently in force in the 48 member states of the 1971 Fund Convention.

The position of the IOPC Fund going into these proceedings in Genoa was that its limit of liability, measured in SDRs, was approximately $92,000,000. On the other hand, the local Judge decided that the IOPC Fund's limit of liability should be measured in Gold Francs, as prescribed in the 1971 Fund Convention, and therefore the limit of liability so measured was increased by almost 1,000%.

This judgment will be contested by the IOPC Fund before the three member Court of First Instance (of which Judge Costanzo is a member) and the judgment of that Court can be appealed to the Italian Court of Appeal and then to the Italian Supreme Court of Cassation in Rome.

It is more than likely that, no matter which side succeeds, the case will go to the highest Court in Italy as so much money is involved.

7. Amendments to the *Canada Shipping Act*

Last year I referred to the recommendations made by the Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability which would impact on the S.O.P.F.

The undernoted recommendations made by the Tanker Safety Panel that would require significant amendments to Part XVI of the *C.S.A.* are under consideration by the Government:

2-1 The Minister of Transport should immediately impose a levy of $2 per tonne on all oil and oil products transported in Canadian waters. The levy should be paid into the Ship-source Oil Pollution Fund, whose purpose should be expanded to expedite replacement of the Canadian-flag fleet with double-hulled vessels and to fund spill response research and equipment purchases.

3-1 Sufficient funds from the Ship-source Oil Pollution Fund (S.O.P.F.) be allocated to finance one fifth of the cost of replacing the Canadian-flag fleet with double-hulled, ice strengthened ships over a seven-year period. It would be preferable for the new vessels to be constructed in Canadian shipyards.

3-2

- *To promote the use of double-hulled vessels, the per tonne levy on oil carried in Canadian waters be discounted 50 percent for double-bottomed vessels and set at zero for double-hulled ones.*
- *Canada should require that in 10 years time all tankers and tank barges entering its waters be double-hulled.*

4-3 In order to increase regional clean-up capacity to the minimum acceptable level, $150 million to $200 million be invested over the next five years. The terms of the Ship-source Oil Pollution Fund be revised to allow capital acquisitions of preparedness equipment by both industry cooperatives and the Canadian Coast Guard.

4-12 So that the level of Canadian marine spill R&D may be adequate to address the significant lack of knowledge and technology, funding be increased immediately to

$10 million and raised annually to reach $20 million by 1995, with the industry share being derived from the S.O.P.F.

5-5 Existing legislation be amended to provide that the Ship-source Oil Pollution Fund apply to all ships in waters covered by the Arctic Waters Pollution Prevention Act.

In April 1991, the Canadian Coast Guard (CCG) published a Discussion Paper showing the proposed CCG position on the recommendations of the Tanker Safety Panel and invited comments from industry, the public and government departments.

The paper contains the undernoted proposed positions adopted by the CCG that impact on the S.O.P.F. respecting the following recommendations:

2.1 The CCG believes that the level of compensation available in the Ship-source Oil Pollution Fund is not adequate. Alternatives to reimposing the levy need to be developed by the private sector. If no suitable alternative is identified, serious consideration will have to be given to recommending the imposition of the S.O.P.F. levy in accordance with the C.S.A

3.1 The CCG intends to revise design standards for all tankers operating in Canadian waters and set out an appropriate timetable for meeting these standards without the provision of money from the Ship-source Oil Pollution Fund.

4.12 The CCG proposes that industry develop a mechanism to fund R&D and response initiatives as recommended by the Panel. If no satisfactory proposal is made, legislative initiatives to increase the levy and expand the structure and uses of the S.O.P.F. will be brought forward.

Also, in response to recommendation 5.5 the paper states that, "Legislative changes will be sought to have the S.O.P.F. apply fully in Arctic waters, thereby increasing the level of compensation available in the event of a spill in that area."

8. United States Legislation

In November 1991, the Administrator and the Director of Technical Services were invited by the United States Coast Guard to a symposium/workshop organized by the Director of the Oil Spill Liability Trust Fund established by the United States *Oil Pollution Act of 1990* (*OPA 90*).

The purpose of the symposium/workshop, attended by legal experts and representatives from the oil, chemical, response and shipping industries, was to review implementation of *OPA 90*. From a Canadian viewpoint the symposium/workshop was important because of the interaction between *OPA 90* and the Canadian Regime of Liability and Compensation for Oil Pollution Damage and the effect *OPA 90* could have on claimants in Canada and on the S.O.P.F.

With the adoption of *OPA 90*, United States participation in the international regime, of which Canada is a member, is unlikely in the foreseeable future. Thus, there will be two regimes in North America which differ significantly and may give rise to problems in trans-frontier spills in the following areas:

(a) the rules governing liability, including the rules under which limitation can be broken, are different under the two regimes so that shipowners and their insurers will have to respond to two different regimes in one and the same spill; and

(b) the need to respond to two different regimes is reinforced by the provisions in both regimes ruling out claims by nationals of one country under the regime of the other country with one noteworthy exception.[5]

In addition to the differences in the amount of compensation available in the two regimes, there may be very different notions of natural resource damage in the two regimes.

During our visit to Washington, I also met with consultants retained by the United States Coast Guard National Pollution Funds Center (NPFC).

[5] The rights of Canadian claimants to remedies under the former United States *Trans Alaska Pipeline System Act* are preserved under *OPA 90*.

These consultants had been asked to develop business practices for the NPFC.

At their request, I reviewed with the consultants the claims practices and procedures of the S.O.P.F. and supplied them with various claims documents and other materials developed by the S.O.P.F. to enable the Administrator to carry out his functions under the *C.S.A.*

9. Oil Spill Incidents

9.1 IRVING WHALE (1970)

The tank barge IRVING WHALE (G.R.T. 2,261) carrying a cargo of 4,200 M.T. of Bunker C Oil sank on September 7, 1970, in 75 meters of water about 60 km northeast of North Point, Prince Edward Island.

In its final report released on November 2, 1990, the Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability recommended the wreck should be examined in 1990 and a decision made as to whether or not to remove the oil and/or raise the barge (Recommendation 6-13, p. 220).

Over the years, the CCG has maintained surface surveillance in the area of the sinking and conducted several diving inspections. About 3,100 M.T. remains on board, according to an underwater survey conducted in August 1990.

Figure 3

Oil Spill Incidents *

* Refer to Section 9 for a description of the oil spill incidents shown on this map.

On November 22, 1990, small oil patches found on the north shore of Prince Edward Island (Cavendish Beach) had similar characteristics to oil from the sunken barge but a subsequent survey in the vicinity of the wreck reported no visible pollution. A more recent comparative analysis of the beach pollution samples against those from the RIO ORINOCO and the IRVING WHALE indicated that the Cavendish Beach pollution was from the IRVING WHALE.

Subsequent surface inspections of the site of the wreck revealed nothing unusual.

In the spring of 1992, the CCG awarded a contract to Marex International Ltd. to conduct a feasibility study for the salvage of the tank barge IRVING WHALE by the Government of Canada. The study will evaluate the salvage options available for dealing with the wreck, with a review of the technical and practical feasibility of removing and disposing of the cargo and/or barge.

In view of the possibility that the Government of Canada may seek to recover all or some of the costs involved from the Ship-source Oil Pollution Fund, the Administrator has kept a close watching brief on these developments and has also retained a leading expert to advise the S.O.P.F. on technical issues.

9.2 LIBERTY BELL VENTURE (1987)

During the evening of March 29, 1987, this Liberian flag oil tanker (G.R.T. 31,821.99), while discharging a cargo of oil at the Newfoundland and Labrador Hydro terminal at Seal Cove, Conception Bay in the province of Newfoundland, discharged oil into the bay. The CCG incurred costs and expenses for the purpose of cleaning up the oil discharged which, it is stated, amounted to $11,779.71.

In order to recover these costs and expenses, the Crown sued the ship and her owners in the Federal Court of Canada on March 28, 1989. The Administrator of the M.P.C.F. was joined as a party by Statute. On April 24, 1989, the S.O.P.F. succeeded to and become responsible for the obligations of the M.P.C.F. However, no notice of the proceedings in the Federal Court were received by the Administrator until March 1992. At that time I was informed by the solicitors acting for the Crown that service of this claim was delayed due to the location of the defendants who were situated in other jurisdictions, and the refusal of their solicitors in Newfoundland to accept service.

I have agreed with the Crown's solicitor that it is not necessary for me to take any further steps in the action at this time because it is expected that the Crown will recover its claim from the shipowner.

9.3 SOUTH ANGELA (1988)

On March 5, 1988, the Liberian registered oil tanker SOUTH ANGELA (59,353 G.R.T.), while discharging a crude oil cargo at the Newfoundland Processing Limited refinery at Come-by-Chance in the province of Newfoundland, discharged a portion of her cargo into Placentia Bay.

As this incident happened prior to April 24, 1989, it is governed by the former Part XX of the *C.S.A.* and not by Part XVI of the *C.S.A.* As a result, the S.O.P.F. is only liable to pay compensation in the event that a claimant is unable to recover its claim from the owner of the tanker from which the oil discharged. I have been informed that the shipowner has provided security to pay the Crown's claim of $234,396.58 for costs and expenses if it is found to be liable. It is very unlikely that the S.O.P.F. will be required to pay any portion of the Crown's claim.

In my previous report, I described the situation regarding certain fishermen who had commenced an action in the Federal Court. The Administrator was not made a party to that action. I was informed that the fishermen had incurred substantial legal costs in so doing for which they had not been reimbursed by the shipowner. Last year I reported that the S.O.P.F. had not received any claim to pay these costs. No such claim had been received as of March 31, 1992.

9.4 CZANTORIA (1988)

This is another incident which happened prior to the coming into force of the new Part XVI of the *C.S.A.*

On April 8, 1988, the Liberian flag tanker CZANTORIA (G.R.T. 81,197) is alleged to have discharged oil at the oil terminal facility at St. Romuald, Quebec.

By the transitional provision of the *C.S.A.*, the S.O.P.F. must respond to any liability of the previous Maritime Pollution Claims Fund. The S.O.P.F. is now, by Statute, a party to two separate actions in the Federal Court of Canada, namely:

(a) An action commenced on May 11, 1988 by Ultramar Canada Inc. and other related companies against the ship CZANTORIA and those interested in the ship, claiming not less than $2,500,000 in losses and damages.

(b) An action commenced on 7 May 1990 by Her Majesty the Queen against the ship CZANTORIA, her owners, as well as Ultramar Canada Inc., for $338,867.84 plus interest for the clean-up costs and expenses incurred.

I have been informed by the solicitors acting for Ultramar Canada Inc. that the shipowner's underwriters have provided security for an amount well in excess of the combined claims of Ultramar Canada Inc., and the Crown.

Although the S.O.P.F. is keeping a watching brief on these legal proceedings, it is most unlikely that the S.O.P.F. will be asked to pay any amount of compensation for this incident.

9.5 NESTUCCA (1988)

This incident was unusual for the reason that, although the oil spill occurred outside of Canadian waters, oil pollution damage occurred within Canada and within Canadian waters.

In all, the S.O.P.F. received 15 claims for loss of fishing income caused by the closure of two fishing areas on the west coast of Vancouver Island. The S.O.P.F., however, had no authority to pay these claims unless it could be established that the fishing claimants were unable to recover their losses from the shipowner.

All claimants were informed of this requirement and most of them filed claims against the shipowner in proceedings in the United States District Court in Portland, Oregon.

As a result of a very strong judgment of the District Court Judge on January 24, 1991, and subsequent developments in the Court proceedings, the shipowner settled all the claims for loss of fishing income, other than a small number of claims which had not been pursued in the United States Courts.

9.6 NEW ZEALAND CARIBBEAN (1989)

This container ship (G.R.T. 19,613), which subsequently changed its name to ABACUS, collided with the pier at the Versatile Pacific shipyards in North Vancouver, B.C. on 30 January 1989 thereby discharging bunker fuel oil into Vancouver Harbour.

Although the Administrator was joined as a party by Statute in the proceedings commenced by the Vancouver Port Corporation in the Federal Court of Canada, no steps were taken during this year against the S.O.P.F. to recover any part of the damages claimed by the Vancouver Port Corporation as a result of this incident.

9.7 HAPPY SITANI (1989)

The HAPPY SITANI is a Norwegian flag tanker (G.R.T. 60,337) which on April 11, 1989, while berthed at the Ultramar wharf at Saint Romuald, Quebec, discharged bunker oil into the St. Lawrence River.

Both the CCG and the Québec Port Corporation, together with the shipowner, took measures to contain and recover the oil discharged.

The shipowner's guarantors agreed to pay up to $30,000 to satisfy the legal liability of the shipowner under the *C.S.A.* for the costs and expenses of the CCG which, it is alleged, amount to $20,118.40.

On April 8, 1991, the Crown commenced an action in the Federal Court to recover these costs. In compliance with Section 713 of the *C.S.A.*, the Administrator was made a party by Statute and was served with the statement of claim on April 15, 1991. At that time, it was agreed that it was not necessary for the Administrator to appear or to file a defence until further notice.

No such notice has been received as of March 31, 1992.

9.8 Mystery Oil Spill, Rocky Bay, Nova Scotia (1989)

On July 20, 1989, the CCG discovered an oil spill at Rocky Bay on the East Shore of Isle Madame. The waters polluted were waters to which Part XVI of the *C.S.A.* applies.

The CCG, acting on behalf of the Minister of Transport, pursuant to Section 677 of the *C.S.A.*, took action to clean up the oil spill and claimed costs and expenses totalling $1,239.81 in so doing.

As the CCG was unable to identify the particular ship that caused the oil spill, the CCG filed a claim on July 3, 1990 with the S.O.P.F. under Section 709 of the *C.S.A.*

As the cause of the oil pollution damage is unknown, and I have been unable to establish that the incident which gave rise to the damage was not caused by a ship, the CCG is entitled to the presumption that the oil spill was caused by a ship.

After investigation, I assessed that actual and reasonable costs and expenses of the incident incurred by the CCG at no more than $500 which amount was offered to the Crown. That offer was accepted.

By virtue of Section 723 of the *C.S.A.*, interest accrued on the CCG's agreed claim at the rate prescribed under the *Income Tax Act* for late payment and overpayment of income tax. For the applicable period that rate varied each quarter from 12% to 16% per annum.

The factors engaging the Administrator's agreement to settle this claim involving payment from the S.O.P.F. of $500 are:

(a) The costs and expenses claimed by the Crown as assessed appear reasonable.

(b) Litigation would be costly and involve serious risk that the Court would award further interest on the claim together with costs.

(c) The lack of evidence to prove that the oil spill was from a land based source.

(d) That this settlement was appropriate for the proper administration of the Fund.

For all the foregoing reasons and by virtue of Section 709(f) of the *C.S.A.*, I directed that payment from the monies in the S.O.P.F. of the sum of $500 together with interest in the amount of $149.04 be made to the Receiver General of Canada in full and final settlement of all costs and expenses claimed by the Crown as a result of the mystery spill at Rocky Bay on or about July 20, 1989.

9.9 Mystery Oil Spill, Gabarus, Nova Scotia (1989)

On June 9, 1989, a report was received by the CCG of Bunker C oil coming ashore in Gabarus Harbour. The waters polluted were waters to which Part XVI of the *C.S.A.* applies.

As a result of the oil spill, I had previously settled claims of a local lobster fisherman and a local seafood processing company (for details please see my Report for 1989-90).

The CCG, acting on behalf of the Minister of Transport, pursuant to Section 677 of the *C.S.A.*, took action to clean up the oil spill claiming to have incurred costs and expenses totalling $16,548.98 by so doing.

As the CCG was unable to identify the particular ship that caused the oil spill, it filed a claim on July 3, 1990 with the S.O.P.F. under Section 709 of the *C.S.A.*

As the source of the oil pollution damage is unknown and I have been unable to establish that the incident which gave rise to the damage was not caused by a ship, the CCG is entitled to the presumption in Section 710 of the *C.S.A.* that the oil spill was discharged by a ship.

After investigation, I assessed the actual reasonable costs and expenses of the incident incurred by the CCG at no more than $12,000 which I offered to the CCG on June 13, 1991, subject to the CCG supplying a report on their investigation of the source of the oil spill. That report was supplied and the offer accepted.

By virtue of Section 723 of the *C.S.A.*, interest accrues on the CCG's agreed claim at the rate prescribed under the *Income Tax Act* for late payment and overpayment of income tax. For the applicable period that rate varied each quarter from 12% to 16% per annum.

The factors engaging the Administrator's agreement to settle this claim involving payment from the S.O.P.F. of $12,000 are:

(a) The costs and expenses incurred by the Crown as assessed appear reasonable.

(b) Litigation would be costly and involve serious risks that the Court would award further interest on its claim together with costs.

(c) The lack of evidence to prove that the oil spill was from a land based source.

(d) This settlement was appropriate for the proper administration of the Fund.

For all the foregoing reasons and by virtue of Section 709 (f) of the *C.S.A.*, I directed that payment from the monies in the Ship-source Oil Pollution Fund of the sum of $12,000 together with interest in the amount of $3,982.85 be made to the Receiver General of Canada in full and final settlement of all costs and expenses claimed by the Crown as a result of the mystery spill at Gabarus, N.S. on or about June 9, 1989.

9.10 CAMARGUE (1989)

On June 17, 1989, the French flag M.T. CAMARGUE (G.R.T. 19,016) arrived at the Canaport Monobuoy off Mispec Point in the Bay of Fundy to discharge a cargo of crude oil. On the following day, while the bunker barge IRVING SHARK was transferring fuel oil into the CAMARGUE fuel tanks, a considerable amount of bunker fuel overflowed its fuel tanks, discharging into the water.

The CCG took measures to contain and recover the fuel oil discharge.

An action *in rem* has been taken in the Trial Division of the Federal Court of Canada by the Crown against the CAMARGUE, and its owners claiming $1,275,048.78 for the costs and expenses incurred.

The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited has provided a letter of undertaking to the Crown, whereby it undertook to pay any judgment adjudged against the M.T. CAMARGUE up to $500,000.

In accordance with Section 713 of the *C.S.A.*, the Administrator has been made a party by Statute in the action.

CAMARGUE was a laden tanker carrying more than 2,000 tons of oil, having a valid certificate of insurance issued under the Civil Liability Convention showing that she was fully insured for oil pollution risks. Both the shipowner and its insurers would be fully and directly responsible for the costs and expenses. Any oil pollution damage caused by the spill is not expected to exceed the limit of the owner's liability.

As it is unlikely that the shipowner and its insurers will not satisfy any judgment obtained against the ship, Crown Counsel has agreed that the Administrator need take no further steps in the action until Crown Counsel advises to the contrary.

9.11 MINERVA (1989)

My last report on this incident was in my Annual Report for 1989-90. At that time, I reported:

> *On October 6, 1989, the Brazilian flag MINERVA (G.R.T. 14,150) discharged an unknown amount of fuel oil in Montreal Harbour.*
>
> *In due course, after denying liability, the ship's insurers employed a local contractor to recover the oil spill.*
>
> *A dispute arose as to whether or not all the work done by the contractor was caused by the discharge of oil from MINERVA. In the result the ship's insurers refused to pay the contractor's account in full.*
>
> *Counsel for the contractor asked whether the Fund would pay the unpaid portion of its account on the basis that some of the oil resulted from a mystery spill.*
>
> *He was informed that I was not aware of any basis upon which the Fund could be responsible for this claim. No such claim has been received as of March 31, 1990.*

On January 28, 1992, a solicitor acting for the Brazilian shipowner, Netumar Lines, approached the S.O.P.F. to determine whether the shipowner could file a claim with the S.O.P.F. The basis of this novel claim was that the shipowner had, under mistake of fact, paid for the clean-up of oil in Montreal Harbour which had not been discharged from the MINERVA.

After lengthy discussion, it was agreed that if the shipowner submitted the relevant documents, the Administrator would review the documents to determine whether the S.O.P.F. could be liable to pay all or any of this very unorthodox claim.

As of March 31, 1992, no such documents had been received.

9.12 Mystery Oil Spill, Sooke, British Columbia (1989)

On November 23, 1989, a report was received by the CCG of Bunker C oil coming ashore in Sooke Harbour on Vancouver Island. The waters polluted were waters to which Part XVI of the *C.S.A.* applies.

The CCG, acting on behalf of the Minister of Transport, pursuant to Section 677 of the *C.S.A.*, took action to clean up the oil spill claiming to have incurred costs and expenses totalling $84,551.90 by so doing.

As the CCG was unable to identify the particular ship that caused the oil spill, it filed a claim on March 18, 1991 with the S.O.P.F. under Section 709 of the *C.S.A.*

As the source of the oil pollution damage is unknown and I have been unable to establish that the incident which gave rise to the damage was not caused by a ship, the CCG is entitled to the presumption in Section 710 of the *C.S.A.* that the oil spill was discharged by a ship.

After investigation, on the basis of the information so far submitted, the Administrator was able to assess the actual reasonable costs and expenses of the incident incurred by the CCG at $55,370.20 which I offered to the CCG in February 1992, on the condition that the CCG may submit further material, information and submissions to enable me to reassess the claim at a later date.

By virtue of Section 723 of the *C.S.A.*, interest accrues on the CCG's agreed claim at the rate prescribed under the *Income Tax Act* for late payment and overpayment of income tax. For the applicable period that rate varied each quarter from 12% to 16% per annum.

The factors engaging the Administrator's agreement to partially settle this claim involving payment from the S.O.P.F. of $55,370.20 are:

(a) The agreed costs and expenses incurred by the Crown as assessed appear reasonably to have been incurred.

(b) Litigation would be costly and involve serious risk that the Court would award further interest on the claim together with costs.

(c) The lack of evidence to prove that the oil spill was from a land based source.

(d) A partial settlement would mitigate the payment of further interest.

(e) This settlement was appropriate for the proper administration of the Fund.

For all the foregoing reasons and by virtue of Section 709 (f) of the *C.S.A.*, I directed that payment from the monies in the S.O.P.F of the sum of $55,370.20 together with interest in the amount of $18,529.96 be made to the Receiver General of Canada as a partial settlement of all costs and expenses claimed by the Crown as a result of the mystery spill at Sooke Harbour, B.C. on or about November 23, 1989 and interest thereon. This payment was not completed until the 1992-1993 fiscal year.

The Department of Justice, on behalf of the CCG, submitted further information for additional costs and expenses in support of the claim which were under review at year's end.

9.13 Mystery Oil Spill, Wedgeport, Nova Scotia (1990)

On January 18, 1990, the CCG discovered an oil spill at the new government wharf in Wedgeport Harbour. The waters polluted were waters to which Part XVI of the *C.S.A.* applies.

The CCG, acting on behalf of the Minister of Transport, pursuant to Section 677 of the *C.S.A.*, took action to clean up the oil spill and claiming costs and expenses totalling $3,282.82 in so doing.

As the CCG was unable to identify the particular ship that caused the oil spill, the CCG filed a claim with the S.O.P.F. under Section 709 of the *C.S.A.*

As the cause of the oil pollution damage is unknown and I have been unable to establish that the incident which gave rise to the damage was not caused by a ship, the CCG is entitled to the presumption that the oil spill was caused by a ship.

After investigation, I assessed the actual costs of the incident incurred by the CCG at no more than $2,000 which I offered to the CCG on June 10, 1991. That offer was accepted.

By virtue of Section 723 of the *C.S.A.*, interest accrues on the CCG's agreed claim at the rate prescribed under the *Income Tax Act* for late payment and overpayment of income tax. For the applicable period that rate varied for each quarter from 12% to 16% per annum.

The factors engaging the Administrator's agreement to settle this claim involving payment from the S.O.P.F. of $2,000 are:

(a) The agreed costs and expenses claimed by the Crown as assessed appear reasonably to have been incurred.

(b) Litigation would be costly and involve serious risk that the Court would award the Crown further interest on its claims together with costs.

(c) The lack of evidence to prove that the oil spill was from a land based source.

(d) That this settlement was appropriate for the proper administration of the Fund.

For all the foregoing reasons and by virtue of Section 709(f) of the *C.S.A.*, I directed that payment from the monies in the S.O.P.F. of the sum of $2,000 together with interest in the amount of $456.69 be made to the Receiver General of Canada in full and final settlement of all costs and expenses claimed by the Crown as a result of the mystery spill in Wedgeport, N.S. on or about January 18, 1990.

9.14 ARCTURUS/RUBIN LOTUS (1990)

In my 1990-91 Annual Report I informed you that:

> *This oil spill occurred in Vancouver Harbour on February 23, 1990 as a result of a collision. The Vanuatu flag bulk carrier RUBIN LOTUS (G.R.T. 21,947) struck the Polish flag fishing vessel ARCTURUS (G.R.T. 2,603) at berth no. 3 at the Vanterm terminal. An action was commenced in the Federal Court of Canada by the Vancouver Port Corporation against both ships, their Owners and Masters. Security was posted by the owner of RUBIN LOTUS. The Administrator was not joined in the action as of March 31, 1991 and no steps had been taken to join him.*

The Administrator has not been informed of any developments affecting the S.O.P.F. during the fiscal year ending March 31, 1992.

9.15 LOK PRATIMA (1990)

This is another incident where the Vancouver Port Corporation commenced proceedings in the Federal Court for unspecified damages after the Indian flag bulk carrier LOK PRATIMA (G.R.T. 15,197.2), following bunkering, discharged fuel into the waters of the inner harbour of the Port of Vancouver on April 3, 1990.

The Vancouver Port Corporation alleges that it incurred costs, expenses and damages in taking remedial measures to prevent or limit the spread of bunker fuel oil from the ship and in cleaning up Vancouver Harbour and surrounding water as well as the bed of Burrard Inlet.

Pursuant to Section 713 of the *C.S.A.*, the Administrator was joined as a party by Statute in the Federal Court proceedings. It was agreed, however, that it was not necessary for the Administrator to take any steps in the action until further notice.

On March 18, 1992, I received notice that the Deputy Attorney General of Canada has been appointed to act as solicitor for the Vancouver Port Corporation.

The previous agreement that it was not necessary for the Administrator to take any further steps in the action until notified was continued.

9.16 AMY & SISTERS (1990)

In the 1990-91 Annual Report, I reported the settlement of three claims for oil pollution damage caused by the discharge of fuel oil from the fishing vessel AMY & SISTERS (G.R.T. 12.36) in Gabarus Harbour, N.S. on July 20, 1990. The three claims were settled for $23,413.83 inclusive of interest and costs.

Under Section 711 of the *C.S.A.*, the Administrator is required to take all reasonable measures to recover the amount of his payment to the claimant from the owner of the ship which caused the discharge of oil.

A claim for the full amount was made against the owner of the AMY & SISTERS on March 8, 1991. He had already been given an opportunity to challenge the proposed settlements before they were finalized, but he did not do so.

Various proposals to settle the claim of the S.O.P.F. were offered. Finally, the owner of the fishing vessel AMY & SISTERS offered to pay $8,000 in seven installments over a six month period. The offer was accepted.

In considering whether this offer to settle should be accepted, the relevant factors were:

(a) whether it was possible to establish that all the damages claimed were, in fact, caused by the oil discharged by the fishing vessel involved;

(b) whether the fishing vessel owner could establish that the discharge of oil and the subsequent oil pollution damage occurred without actual fault and privity and thereby limit his liability to $2,630 in respect of all claims in accordance with Section 679 of the *C.S.A.*; and

(c) further litigation would involve a further risk that the legal costs involved would be out of proportion to the amount of the claim and could not be recovered even if the S.O.P.F. was completely successful in the litigation.

For these reasons, it is considered that this settlement was appropriate for the proper administration of the S.O.P.F. and should be accepted.

The final installment was received in December 1991 and the owner was released for all liability to the S.O.P.F. arising out of this incident.

9.17 Mystery Oil Spill, Big Barasway Beach, Newfoundland (1990)

On May 19, 1991, the Ship-source Oil Pollution Fund received a claim pursuant to Section 710 of the *C.S.A.* from a resident of Burgeo, Newfoundland for unspecified costs and expenses incurred in cleaning the Big Barasway Beach in September 1990.

I investigated the claim and found that:

(a) some oil was reported and found on the Big Barasway Beach (also known as the Big Barachois Beach) on or about September 21, 1990;

(b) a chemical analysis of the oil involved indicated a heavy fuel oil such as Bunker C;

(c) as this fuel type is not used in the area, the oil must have arrived in these sections of the shoreline after being discharged by a passing ship, the identity of which was unknown; and

(d) after investigation by officials of Environment Canada and the CCG, it was determined that the environmental damage caused by the oil was negligible and any action to recover and clean up the small amount of oil was not warranted.

I was satisfied, however, that the claimant did incur actual costs and expenses as a result of oil pollution damage on this beach, which I assessed at $100. This amount was offered to him on July 25, 1991 in accordance with the *C.S.A.* which he accepted by letter dated July 31, 1991.

In making the offer, it was made clear to the claimant that the payment was intended to cover out-of-pocket costs and expenses only and not for the claimant's own time.

9.18 RIO ORINOCO (1990)

The British flag asphalt carrier RIO ORINOCO (G.R.T. 5,999) grounded on the south shore of Anticostì Island in the Gulf of St. Lawrence on October 16, 1990 after experiencing engine problems en route from Curacao to Montreal. About 185 M.T. of bunker fuel, but none of her cargo, was discharged and heavily polluted about 10 km of shoreline.

In very bad weather, the CCG was able to recover some oil from the shoreline, but various salvage attempts to move the ship to a place of safety were unsuccessful. In fact, the ship moved again to become more hard aground between two shelves of rock. The RIO ORINOCO was declared a constructive total loss by her hull insurers on November 18, 1990.

In close consultation with experts acting on behalf of the IOPC Fund, the CCG, on behalf of the Minister of Transport, concluded that the ship, her cargo and remaining fuel oil constituted a serious pollution threat because the ship might be crushed by ice and her cargo would be released and would further contaminate the shore of Anticosti Island. As a result, most of the remaining fuel oil was removed in December 1990, but the

ship and her cargo wintered in the ice. By this time, the cargo had cooled and solidified to a large extent.

Elaborate plans to refloat the RIO ORINOCO in the summer of 1991 were devised by the CCG, again in consultation with the IOPC Fund and its experts. A contract was put out to tender, based, in part, on the "no cure, no pay" principle.

The successful Canadian Contractor (Groupe Desgagnés) commenced preparation of the removal operations in July 1991. A portion of the cargo had to be removed to lighten the ship. To achieve this, the asphalt cargo had to be heated before being pumped. On August 7, 1991, the RIO ORINOCO was refloated and towed to Sept-Îles without causing any pollution.

The CCG incurred substantial costs and expenses in the total operations which were spread over a period of more than eight months. The CCG submitted its claim to the IOPC Fund in three parts. The first claim submitted in August 1991 in respect of the operations up to January 31, 1991 amounted to $7,261,540. After negotiations with the IOPC Fund, this claim was settled, approved by the Executive Committee and paid in an aggregate amount of $6,950,000.

The second claim covering the operations by the contractor to remove the RIO ORINOCO and her asphalt cargo to a place of safety, was submitted to the IOPC Fund in September 1991 in the amount of $3,497,667. This claim was settled at $3,268,848 and authorized by the Executive Committee at its 28th session in October 1991.

The IOPC Fund paid $6,000,000 to the Canadian Government on November 20, 1991 and the balance of $4,218,848 on February 10, 1992.

The third claim in respect of the operations by the CCG after 31 January 1991 and the operations of the Department of the Environment and the Department of Fisheries and Oceans was approved by the Executive Committee for a total amount of $1,573,000 in May 1992 and the monies were received in June 1992.

The 14th Assembly of the IOPC Fund in October 1991 established a major claims fund for the RIO ORINOCO in the amount of £6,700,000.

The only outstanding issue of the incident is whether the IOPC Fund will challenge the claim of the shipowner to limit its liability under the Civil Liability Convention. For this purpose, the IOPC Fund is awaiting publication of the report of the investigation by the Transportation Accident Safety Board.

The settlement of these claims in such a short space of time of so major an incident was unprecedented, reflecting the excellent co-operation between the IOPC Fund and the CCG.

9.19 EASTERN SHELL (1991)

The Canadian flag tanker EASTERN SHELL (G.R.T. 4,009) was reported on 10 May 1991 to have touched bottom at the entrance to Parry Sound, Ontario. Owned by Socanav Inc., EASTERN SHELL was loaded with a mixed cargo of diesel oil and gasoline; some 100,000 liters of gasoline and 6,300 liters of diesel was discharged. Most of the gasoline evaporated, but the diesel came ashore on Franklin Island.

The shoreline clean-up was completed by May 17, 1991 by the shipowner who accepted responsibility for the incident.

Although no claim had been filed with the S.O.P.F. as of March 31, 1992, there has been some indication that if the costs of clean-up exceed the limit of liability of the tanker, the shipowner may request the S.O.P.F. to pay the amount, if any, that the total costs exceed the limit of liability.

9.20 TENYO MARU (1991)

On the morning of July 22, 1991, the Chinese flag bulk carrier TUO HAI (G.R.T. 86,959) collided in thick fog with the Japanese flag fish factory ship TENYO MARU (G.R.T. 4,239) which sank in position 48° 29' N, 125° 17' W at the entrance to the Juan de Fuca Strait 23.2 miles northwest of Cape Flattery on the Olympic Peninsula in the state of Washington, U.S.A. The location of the collision was within a Canadian fishing zone prescribed under the *Territorial Sea and Fishing Zones Act*.

At the time of the collision, the TENYO MARU was carrying, in many separate fuel and other tanks, some 1,000 metric tons of intermediate

Bunker C, some 400 metric tons of diesel fuel oil and 30 metric tons of lubricating oil. Two tanks contained fish oil. The collision caused a considerable discharge of oil.

The TENYO MARU, lying upright at a depth of 540' was discharging oil. The CCG command centre, established at Ucluelet, B.C. decided to attempt to pump oil from the wreck. This was the first time that oil recovery had been attempted at such a depth. Over a period of some 20 days, more than 100 tons of oil was pumped from the wreck of the TENYO MARU.

The currents in the vicinity of the wreck and the prevailing winds drove the bulk of the oil released from the TENYO MARU into United States waters, onto the coast of the state of Washington and as far south as the Oregon Coast. There were no confirmed sightings of oil on any Canadian beaches, due in part to the successful preventive measures carried out by the CCG.

Substantial costs and expenses were incurred by the CCG. On 7 August 1991, the Crown commenced an action *in rem* against the two ships, TENYO MARU and the TUO HAI, and *in personam* against their respective owners, claiming oil pollution damages, costs and expenses. Shortly thereafter the bulk carrier was arrested by the Crown in Vancouver Harbour as security for payment of the costs and expenses incurred by the CCG.

The Administrator of the S.O.P.F. was made a party by Statute in the Crown action.

The Federal Court set bail of $17.2 million (U.S.) for the release of the TUO HAI, which was provided by a guaranty of the Royal Bank of Canada dated 16 October 1991.

On 19 September 1991, the Federal Court had ordered that the Administrator of the S.O.P.F. was entitled to security, and the guaranty of the Royal Bank of Canada so provides.

Evidence of CCG officers indicates that the costs and expenses incurred to the end of August 1991 exceed $4,000,000 and that future costs to remove all the oil from the wreck of the TENYO MARU might reach $15,700,000.

A Statement of Defence was filed on behalf of the Administrator on 30 December 1991. There were no major developments in this litigation up to March 31, 1992.

9.21 OGDENSBURG (1991)

On September 28, 1991, the barge OGDENSBURG (G.R.T. 1,405) sank 17 miles west of St. Augustine, Quebec, off Île Mauger. The barge, owned by Windsor-Detroit Barge Line Limited, was carrying a load of gravel, two payloaders and two trailers. It was reported to the CCG that the fuel tanks of the payloaders had been drained prior to being loaded on the barge.

The OGDENSBURG was under tow by the tug MANIC at the time of the casualty.

The shipowner and its underwriters took full responsibility for raising the two payloaders. The first loader was raised on October 27, and the second on the morning of October 28, 1991. The pollution created by the operation was contained by booms and subsequently cleaned up.

There is a newly established mussel farm near the position of the casualty. The owner of the mussel farm was in touch with the S.O.P.F. and informed me that he had 30,000 lbs. of mussels ready for delivery at the time.

It was not clear, at that time, whether Fisheries Officers had decided whether there was any contamination of the mussels. More recent information would indicate that there was no contamination.

In any event, no claim has been filed with the S.O.P.F. by the end of the fiscal year under review.

9.22 FERMONT (1991)

This United States flag wartime-built tank landing craft grounded on the east side of Seal Island off Yarmouth Harbour, Nova Scotia, on November 17, 1991. The FERMONT had an estimated 3,800 U.S. gallons of diesel fuel on board at the time of the grounding, presenting a threat to the local lobster fishery as the lobster season was to open on November 25, 1991.

As a preventive measure the CCG announced its intention of removing all the fuel oil from the ship, and by November 22, 1991, more than 3,730 gallons of diesel oil had been transferred to shore from the FERMONT by helicopter.

It is not known whether the CCG will be able to recover all its claim for costs and expenses from the shipowner.

In any event, no claim had been filed with the S.O.P.F. as of March 31, 1992.

9.23 SKRIM (1992)

While en route to Quebec to load a cargo of iron ore, the Panamanian flag bulk carrier SKRIM (G.R.T. 86,093), on March 13, 1992, reported to Halifax traffic centre that in the Port-aux-Basques, Newfoundland area it had sustained ice damage on its port bow, causing heavy fuel oil from its portside deep tank to discharge through cracks near the ship's waterline. That tank was reported to contain 1,000 cubic meters of fuel oil. It is estimated that 100-145 cubic meters of fuel oil was discharged.

The following day, oil and tar balls were discovered in the Port-aux-Basques area, with intermittent oiling along three miles of shoreline.

The shipowner of the SKRIM, Blue Trans Shipping Inc. of Panama, confirmed that it accepted responsibility for the oil spill.

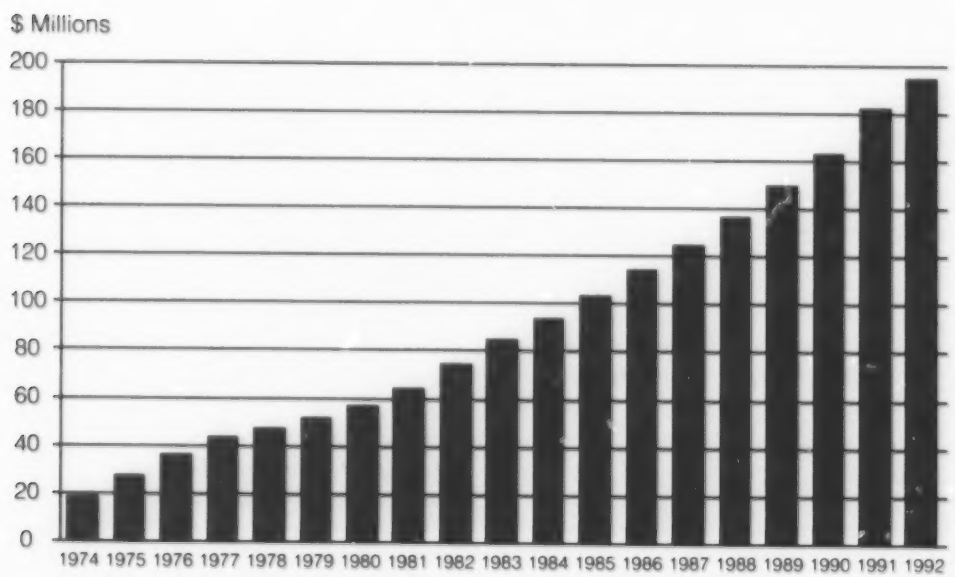
The CCG released the ship after it had been cleaned at dockside in Halifax Harbour and its owner had submitted a letter of intent to clean the remaining pollution in and around Port-aux-Basques in the spring of 1992.

The S.O.P.F. advised the International Group of P. & I. Clubs of the incident on March 17, 1992.

No claims had been filed with the S.O.P.F. as of March 31, 1992.

Figure 4

Status of the Funds
Monetary Value of the M.P.C.F. / S.O.P.F.



Balance in the M.P.C.F. / S.O.P.F. as of March 31st, by year

10. Status of the Fund

During the fiscal year 1991-1992 the Ship-source Oil Pollution Fund paid out, at the direction or the request of the Administrator:

(a) Pursuant to Sections 706 and 707 of the *Act*, the total sum of $215,859.10 comprising the following costs and expenses:

Administrator Fees	$64,225.00
Legal Fees	$47,562.42
Professional Services	$35,200.00
Secretarial Services	$31,493.50
Travel Expenses	$18,037.41
Printing	$10,689.00
Office Expenses	$ 8,651.77

(b) Pursuant to Section 701 of the *Act*, the Administrator directed the payment of $1,785,478.65 in contributions to the IOPC Fund out of the Ship-source Oil Pollution Fund in accordance with Articles 10, 11 and 12 of the 1971 Fund Convention:

The above amount paid to the IOPC Fund comprised:

1991 General Fund Contribution	$ 288,637.79
Major Claims Fund (RIO ORINOCO)	$ 440,466.66
Major Claims Fund (HAVEN)	$1,056,374.20

(c) Pursuant to Sections 710 and 711 of the *Act*, the Administrator settled claims for the sum of $19,188.58.

(d) Pursuant to Section 711 (3) (c) of the *Act*, the Administrator recovered the sum of $8,000 of the monies previously paid out with reference to the AMY & SISTERS oil spill which occurred in 1990 at Gabarus, N.S.

During the reporting fiscal year, interest credited to the Fund was $16,135,878.40.

At March 31, 1992, the balance in the Fund was $196,529,808.44 (see Figure 4).

Yours sincerely,

Peter M. Troop
Administrator
Ship-source Oil Pollution Fund

Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Rapport annuel 1991-1992

Canada

Photo de couverture: plan d'ensemble du navire-usine de traitement du poisson TENYO MARU qui a coulé aux abords du détroit Juan de Fuca le 22 juillet 1991, après abordage (voir les détails à l'article 9.20).

Publié par l'administrateur,
Caisse d'indemnisation des dommages
dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires
270, rue Albert, pièce 900
Ottawa, Canada K1A 0N5

Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Rapport annuel 1991-1992

Imprimé sur papier recyclé
Printed on recycled paper

Tables des matières

1. Préambule 1
2. La caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires 1
3. Le régime canadien d'indemnisation 2
4. Le groupe de travail du FIPOL 5
5. L'assemblée et le comité exécutif du FIPOL 6
6. Le sinistre du HAVEN 8
7. Les modifications à la *Loi sur la marine marchande du Canada* 8
8. La législation des États-Unis 10
9. Les événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures 11
   - 9.1 Barge pétrolière IRVING WHALE 11
   - 9.2 Pétrolier LIBERTY BELL VENTURE 12
   - 9.3 Pétrolier SOUTH ANGELA 12
   - 9.4 Navire-citerne CZANTORIA 13
   - 9.5 Barge pétrolière NESTUCCA 13
   - 9.6 Porte-conteneurs NEW ZEALAND CARIBBEAN 13
   - 9.7 Navire-citerne HAPPY SITANI 14
   - 9.8 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Rocky Bay (Nouvelle-Écosse) 14
   - 9.9 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Gabarus (Nouvelle-Écosse) 15
   - 9.10 Navire-citerne CAMARGUE 15
   - 9.11 Cargo MINERVA 16
   - 9.12 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Sooke (Colombie-Britannique) 16
   - 9.13 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Wedgeport (Nouvelle-Écosse) 17
   - 9.14 Abordage du navire de pêche ARCTURUS par le vraquier RUBIN LOTUS 18
   - 9.15 Vraquier LOK PRATIMA 18
   - 9.16 Bateau de pêche AMY & SISTERS 19
   - 9.17 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Big Barasway Beach (Terre-Neuve) 19
   - 9.18 Asphaltier RIO ORINOCO 20
   - 9.19 Navire-citerne EASTERN SHELL 21
   - 9.20 Navire-usine de traitement du poisson TENYO MARU 21
   - 9.21 Barge OGDENSBURG 22
   - 9.22 Chaland pétrolier de débarquement FERMONT 22
   - 9.23 Vraquier SKRIM 22
10. L'état actuel de la caisse d'indemnisation 24

L'Honorable Jean Corbeil, C.P.
député Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

1. Préambule

Conformément aux dispositions de l'article 722 de la *Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC)*, j'ai l'honneur de vous soumettre ci-joint mon rapport annuel couvrant l'exercice financier commençant le 1er avril 1991 et finissant le 31 mars 1992, compte rendu de mes activités en tant qu'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse).

En vertu du décret C.P. 1988-247 du 24 octobre 1988, le soussigné a été nommé administrateur de la Caisse des réclamations de la pollution maritime (M.P.C.F.) pour cinq ans.

Le 24 avril 1989, la Caisse des réclamations a été remplacée par la Caisse d'indemnisation [1] et, en application des dispositions de l'article 89 de la *Loi modifiant la LMMC* (L.C. 1987, Chap. 7), l'administrateur de la Caisse des réclamations est devenu l'administrateur de la caisse d'indemnisation jusqu'à la fin de son mandat de cinq ans.

2. La caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Il y a tout juste un peu plus de trois ans que la Caisse d'indemnisation est en activité. Elle est une entité de la loi créée à la suite des modifications apportées à la *LMMC* entrées en vigueur le 24 avril 1989. C'est un compte spécial ouvert parmi les comptes du Canada, pour lequel un intérêt (d'un taux moyen annuel d'environ 7,75% pour l'exercice financier 1991-1992) est actuellement porté chaque mois à son crédit par le ministre des Finances.

La Caisse est tenue de payer les demandes d'indemnisation pour des dommages ou des risques de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, survenue sur le territoire ou dans les eaux du Canada et causée par des rejets d'hydrocarbures provenant d'un navire (sauf là où s'applique la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, auquel cas la Caisse n'est responsable que si les rejets proviennent de navire-citernes chargés ou que s'il y a pertes de revenus de pêche).

Actuellement, la responsabilité maximum de la Caisse s'élève à 116 640 388 $ pour toutes demandes d'indemnisation formulées à la suite d'un rejet d'hydrocarbures. Ce montant est indexé annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

Comme je l'ai déjà mentionné dans mes rapports précédents, le ministre des Transports dispose d'une autorisation légale lui permettant d'imposer une contribution sur une cargaison en vrac d'hydrocarbures donnant lieu à contribution [2] importés au Canada ou expédiés d'un lieu du Canada par navire, contribution qui serait portée au crédit du compte de la Caisse. Depuis 1976 [3], aucune contribution n'a été imposée.

Si la contribution était imposée au cours de l'exercice financier commençant le 1er avril 1992, elle serait de 34,00 cents par tonne et serait également indexée annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

---

[1] La Caisse des réclamations cessa d'exister et son solde créditeur (149 618 850,24 $) fut transféré à la caisse d'indemnisation le 24 avril 1989.

[2] Par "hydrocarbures donnant lieu à contribution" on entend le pétrole brut et le mazout lourd (fuel numéro 4 ou plus lourds que ce fuel — désignation de l'American Society for Testing and Material).

[3] Entre le 15 février 1972 et le 1er septembre 1976, une contribution de 15 cents était prélevée et encaissée pour chaque tonne d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures, importés au Canada sur un navire ou expédiés d'un endroit du Canada. Le montant total des contributions perçues, porté au crédit de la Caisse des réclamations, s'élevait à 34 866 459,88 $.

3. Le régime canadien d'indemnisation

Conventions internationales

Le 24 avril 1989 sont entrées en vigueur au Canada deux importantes conventions internationales qui permettent aux victimes de dommages dus à la pollution par des hydrocarbures, résultant de rejets d'hydrocarbures provenant de navires-citernes chargés, de toucher une indemnisation.

La première, *la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* (CRC), prévoit une assurance obligatoire pour le propriétaire du navire ainsi qu'un droit de recours direct à l'encontre des assureurs. Actuellement soixante et onze états sont signataires de la CRC.

La CRC s'applique aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures résultant de rejets d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes chargés. Elle couvre les dommage subis sur le territoire (y compris la mer territoriale) d'un état signataire de la Convention. L'état du pavillon du navire-citerne et la nationalité du propriétaire du navire n'ont rien à voir lorsqu'il s'agit de déterminer le champ d'application de la CRC.

Les dommages remboursables comprennent les mesures prises où que ce soit, pour prévenir ou atténuer les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, sur le territoire de l'état signataire de la CRC.

Il est à noter que la CRC ne s'applique qu'aux dommages causés ou aux mesures prises après qu'un événement se soit produit à la suite de fuites ou de rejets d'hydrocarbures. La CRC ne s'applique pas si des mesures sont prises pour supprimer une menace douteuse de pollution, dans le cas où aucun rejet d'hydrocarbures provenant du navire-citerne en cause ne s'est produit.

La CRC ne s'applique qu'aux navires qui transportent effectivement une cargaison d'hydrocarbures en vrac. Par conséquent, des rejets provenant de navires-citernes naviguant sur lest ne sont pas couverts par la CRC, pas plus que ne le sont les rejets de combustible de soutes provenant de navires autres que les navires-citernes.

La CRC ne couvre pas les dommages causés par des hydrocarbures non persistants. Par conséquent les rejets d'essence, d'huile diesel légère, de kérosène, etc., ne sont pas couverts.

À la suite d'un événement, le propriétaire d'un navire-citerne assume une responsabilité inconditionnelle (c'est-à-dire sans qu'il soit nécessaire d'apporter la preuve de la faute) en cas de dommages dus à la pollution causée par les rejets d'hydrocarbures provenant de son navire. Dans quelques cas particuliers, le propriétaire du navire peut être exonéré de responsabilité, c'est-à-dire lorsque le dommage:

a) découle d'un fait de guerre ou d'une catastrophe naturelle de caractère exceptionnel;

b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi dans l'intention de causer ce dommage;

c) est causé en totalité par la négligence des autorités responsables de l'entretien des aides à la navigation.

Par conséquent, dans presque tous les événements, le propriétaire du navire-citerne est tenu responsable des dommages dus à la pollution.

Lorsque des navires-citernes entrent dans un port ou une installation terminale d'un état signataire de la CRC ou qu'ils en appareillent, ils doivent avoir à bord un certificat prouvant qu'ils sont couverts par une assurance engageant leur responsabilité civile. Un certificat est également exigé des navires battant pavillon d'un état non signataire de la Convention.

La seconde convention, *la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* (la Convention portant création du Fonds) a permis au Canada de devenir membre du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) qui représente la quote-part des propriétaires de la cargaison, en matière d'indemnisation. À l'heure actuelle, quarante-huit états sont membres du FIPOL.

Les activités principales du FIPOL consistent en l'assurance d'une indemnisation supplémentaire à ceux qui ne peuvent obtenir une pleine indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, sur la base de la CRC, et en l'indemnisation du propriétaire du navire pour une part de sa responsabilité comme le prévoit cette Convention.

Étant donné que la Convention portant création du Fonds est une convention complémentaire à la CRC, seuls les états signataires de cette dernière peuvent devenir membres du FIPOL.

Le FIPOL verse des indemnités à toute personne qui, dans un état signataire de la Convention portant création du Fonds, a subi des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, à condition que cette personne n'ait pas été en mesure d'obtenir une pleine indemnisation des dommages, sur la base de la CRC, pour l'une des raisons suivantes:

a) la CRC ne prévoit aucune responsabilité pour les dommages dus à la pollution;

b) le propriétaire du navire, responsable aux termes de la CRC, est incapable pour des raisons financières de s'acquitter pleinement de ses obligations et l'assurance souscrite ne suffit pas pour satisfaire les demandes de réparation des dommages dus à la pollution;

c) les dommages excèdent la responsabilité du propriétaire telle qu'elle est limitée aux termes de la CRC. L'expérience a démontré que la plupart des événements relèvent de la catégorie mentionnée en c).

Le FIPOL est relevé de ses obligations d'avoir à verser des indemnités s'il est prouvé que les dommages dus à la pollution découlent d'un fait de guerre ou ont été causés par des rejets provenant d'un navire de guerre.

Le FIPOL n'est pas obligé de verser d'indemnités si le demandeur ne peut prouver que les dommages découlent d'un événement mettant en cause un ou plusieurs navires. Par conséquent, les fuites ou rejets d'hydrocarbures provenant de sources non identifiées ne sont pas couverts par la Convention portant création du Fonds.

Ensemble, ces deux conventions permettent de garantir une indemnisation pouvant s'élever à un plafond d'environ 97,64 millions de dollars [4] pour tout rejet provenant d'un pétrolier chargé.

Le rôle de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

L'illustration 1 met en évidence le fait que grâce à la CRC, au FIPOL et à la Caisse d'indemnisation, il est possible de disposer d'un maximum d'environ 214,48 millions de dollars pour indemniser les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, en cas d'événement mettant en cause un navire-citerne chargé.

La Caisse d'indemnisation permet également de verser des dédommagements aux victimes de rejets d'hydrocarbures provenant de navires qui ne sont pas couverts par les deux conventions (c'est-à-dire des bâtiments autres que des navires-citernes chargés) et de rembourser certaines demandes faites en cas de pertes de revenus de pêche et de fuites ou rejets d'hydrocarbures provenant de sources non identifiées.

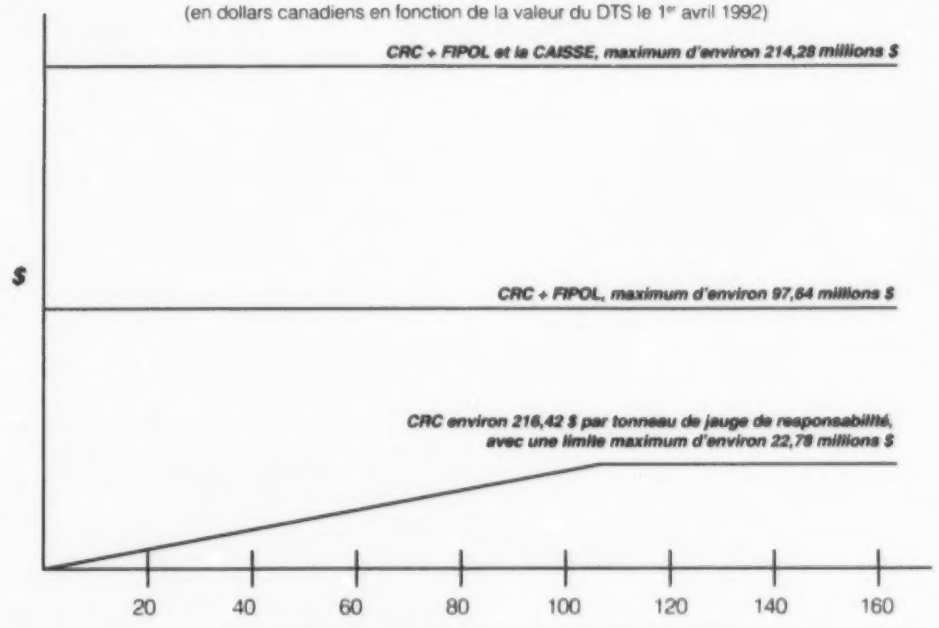
Les contributions annuelles au FIPOL sont calculées d'après les quantités d'hydrocarbures transportées à bord de navires, reçues dans des états membres au cours de l'année civile précédente. Dans la plupart des états membres, les contributions déterminées annuellement par le FIPOL sont versées par les personnes qui ont reçu durant l'année civile plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution. Au Canada, toutes les contributions versées au FIPOL sont prélevées sur la Caisse d'indemnisation.

Au nom du Canada, l'administrateur de la Caisse a l'obligation réglementaire d'adresser un rapport à l'administrateur du FIPOL, précisant les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues par mer à des endroits au Canada. La plupart du temps, l'industrie s'est montrée très coopérative pour fournir confidentiellement à l'administrateur les renseignements voulus.

[4] En vertu des deux conventions, la somme totale destinée aux indemnisations est calculée en droits de tirage spéciaux (DTS) du Fonds monétaire international.

Illustration 1

Partie XVI de la Loi sur la marine marchande du Canada — indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures découlant d'un événement mettant en cause un navire-citerne chargé


(en dollars canadiens en fonction de la valeur du DTS le 1er avril 1992)
CRC + FIPOL et la CAISSE, maximum d'environ 214,28 millions $
$
CRC + FIPOL, maximum d'environ 97,64 millions $
CRC environ 216,42 $ par tonneau de jauge de responsabilité, avec une limite maximum d'environ 22,78 millions $
20
40
60
80
100
120
140
160
Jauge de responsabilité du navire — en milliers de tonneaux*

1. La Convention de 1969 sur la responsabilité civile (CRC) garantit une indemnisation limitée à un maximum d'environ 22,78 million $.
2. Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) et la CRC garantissent une indemnisation totale limitée à un maximum d'environ 97,64 million $.
3. La caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (La CAISSE), le FIPOL et la CRC garantissent une indemnisation globale limitée à un maximum d'environ 214,28 millions $ pour un événement mettant en cause un navire-citerne chargé.

Nota: en cas de rejets provenant d'un navire-citerne chargé, la CAISSE garantit jusqu'à 116,64 million $ (au cours de l'exercice financier commençant le 1er avril 1992) en sus des sommes disponibles provenant du FIPOL et de la CRC. La CAISSE peut également servir à indemniser certaines demandes faites à la suite de rejets d'hydrocarbures provenant de navires autres que des navires-citernes chargés, de pertes de revenus de pêche ou de fuites ou rejets provenant de sources non identifiées.

* Selon la définition donnée à l'article V de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Depuis les trois années où le Canada est membre du FIPOL, les contributions totales versées au fonds au nom du Canada par la Caisse d'indemnisation, se sont élevées à 2 041 847,98 $. Au cours de la même période, le FIPOL a remboursé au Canada la somme totale de 11 791 848 $ représentant les demandes d'indemnisation adressées au FIPOL par la Garde côtière canadienne (GCC), pour des opérations entreprises dans des cas de dommages dus à la pollution et pour renflouer le navire-citerne RIO ORINOCO qui s'était échoué en octobre 1990 sur la côte sud de l'île d'Anticosti située dans le golfe du St-Laurent (voir article 9.18).

L'illustration 2 indique les pourcentages des contributions annuelles de 1991 versées au fonds général par les états membres du FIPOL.

4. Le groupe de travail du FIPOL

Comme je l'indiquais dans mon rapport de l'année dernière, la première session du groupe de travail s'est tenue à Londres les 13 et 14 mars 1991, en vue d'examiner les mesures qui devraient être prises pour mettre en vigueur les deux protocoles adoptés en 1984 qui permettraient de modifier la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds.

Ces protocoles garantiraient des plafonds d'indemnisation considérablement plus élevés, mais étant donné que l'United States *Oil Pollution Act of 1990* (la loi des États-Unis de 1990 relative à la pollution par les hydrocarbures) ne permettait pas aux États-Unis de ratifier les Protocoles, il y avait bien peu de chance pour que ceux-ci puissent entrer en vigueur selon leurs modalités actuelles.

Le groupe de travail s'est vu confier le mandat d'étudier l'évolution future du système international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, en examinant:

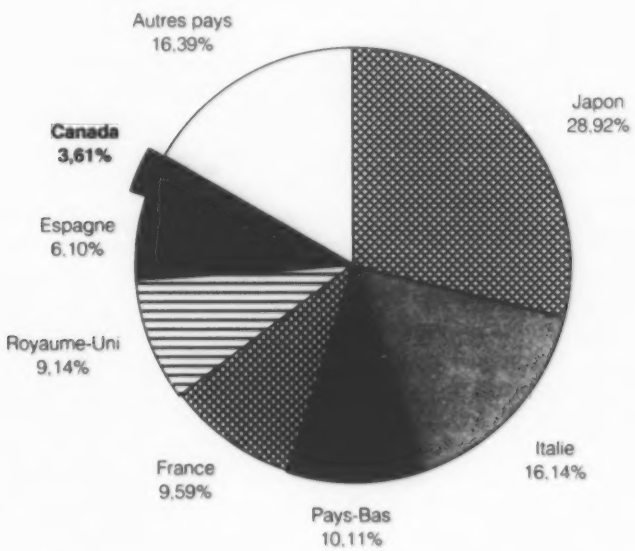
a) les perspectives d'entrée en vigueur des protocoles de 1984 modifiant la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds;

b) s'il serait possible de faciliter l'entrée en vigueur du contenu des protocoles de 1984, probablement en modifiant les dispositions relatives à leur entrée en vigueur;

c) quelles sont les dispositions fondamentales des conventions en vigueur et des protocoles de 1984 qui semblent mettre en question la validité de ces instruments à l'avenir, y compris l'examen du système de contribution actuel.

Illustration 2

Contributions de 1991 au fonds général



La seconde session du groupe de travail s'est tenue à Londres les 17 et 18 juin 1991 sous la présidence d'A.H.E. Popp, C.R. avocat-général principal, Amirauté et droit maritime du ministère canadien de la Justice. L'administrateur de la caisse d'indemnisation faisait office de conseiller auprès de la délégation canadienne.

Le rapport remis à l'assemblée du FIPOL comprenait (l'ébauche d'une nouvelle version des protocoles modifiant les protocoles de 1984 relatifs aux deux conventions.

Dans son rapport le groupe de travail est arrivé aux conclusions suivantes:

a) les conditions d'entrée en vigueur du protocole de 1984 relatif à la Convention sur la responsabilité civile devraient être modifiées de façon à ramener de six à cinq ou quatre le nombre requis d'états possédant chacun au moins un million d'unités de jauge brute de navires-citernes;

b) les conditions d'entrée en vigueur du protocole de 1984 relatif à la Convention portant création du Fonds devraient être modifiées de façon à réduire la quantité de 600 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui était requise pour l'entrée en vigueur du protocole; la plupart des délégations ont préféré que cette quantité soit fixée à 400 millions de tonnes;

c) il ne serait pas opportun de modifier les conditions énoncées à l'article 6.4 du protocole de 1984 relatif à la Convention portant création du Fonds, pour relever de 135 millions à 200 millions de DTS le montant total des indemnités payables par le FIPOL pour un événement donné, même si l'on réduisait la quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui était requise pour l'entrée en vigueur du protocole;

d) il ne serait pas opportun de modifier les dispositions de l'article 31 du protocole de 1984 relatif à la Convention portant création du Fonds lesquelles régissaient la dénonciation de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds, en diminuant la quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution prescrite par cet article, même si l'on réduisait la quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui était requise pour l'entrée en vigueur du protocole;

e) l'assemblée du FIPOL devrait examiner la question de savoir si l'on devrait introduire, dans la Convention portant création du Fonds, une disposition imposant un "plafonnement" des contributions exigibles des réceptionnaires d'hydrocarbures d'un état donné;

f) il n'y avait pas d'obstacle juridique à ce que l'on adopte de nouveaux protocoles modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds, lesquels remplaceraient, en fait, les protocoles de 1984.

5. L'assemblée et le comité exécutif du FIPOL

Au cours de l'année ont eu lieu à Londres la 14e session de l'assemblée et les 27e, 28e, 29e et 30e sessions du comité exécutif. L'administrateur de la Caisse était le chef de la délégation canadienne à ces réunions.

L'assemblée

L'assemblée du Fonds, à laquelle assistaient 31 états membres, des observateurs de 12 états non membres et d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales, a tenu sa session du 8 au 11 octobre 1991.

À cette occasion, d'importantes délibérations ont eu lieu qui auront permis d'esquisser l'avenir du FIPOL.

Le haut fait de l'assemblée fut l'examen et les débats à propos du rapport du groupe de travail du FIPOL (dont il est fait mention à l'article 4) qui comprenait l'ébauche d'une nouvelle version des protocoles modifiant les protocoles de 1984 relatifs à la Convention portant création du Fonds.

À la clôture des débats, l'assemblée a décidé de demander au secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) de convoquer une conférence internationale pour examiner:

a) les projets de protocoles, préparés par le groupe de travail, modifiant la Convention de 1969

sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds;

b) deux projets de résolution traitant des régimes de traités et des questions de droits incompatibles;

c) s'il conviendrait d'introduire, dans les nouveaux protocoles relatifs à la Convention portant création du Fonds, un système de plafonnement des contributions payables par les réceptionnaires d'hydrocarbures dans un état donné, selon les grandes lignes exposées dans le rapport du groupe de travail.

Pour traiter de ces questions, l'OMI a prévu une conférence internationale pour le mois de novembre 1992.

L'assemblée a adopté le budget de 1992 et a fixé le montant des contributions annuelles pour 1992. Elle a décidé de porter le fonds de roulement du FIPOL de 4 000 000 £ à 6 000 000 £ et a donné à l'administrateur des pouvoirs accrus pour régler les demandes d'indemnisation. Ces mesures permettront au Fonds de poursuivre sa politique de règlement rapide des demandes d'indemnisation.

Des fonds d'indemnisation de demandes élevées ont été constitués pour les sinistres du HAVEN et du RIO ORINOCO (voir les articles 6 et 9.18), ce qui a causé une augmentation considérable des contributions annuelles de 1991 par états membres. Pour le Canada seulement, les contributions s'élevaient à 1 785 478,65 $ (approximativement 3,61% du total réclamé aux contributaires dans des états membres), ce qui représente une augmentation substantielle par rapport aux années précédentes.

L'assemblée a demandé à l'administrateur du FIPOL, dans le cadre de consultations avec le commissaire aux comptes (le vérificateur général du Royaume-Uni) d'examiner la politique des placements de fonds du FIPOL et de soumettre un rapport à la prochaine assemblée. Cette décision a été prise, eu égard aux craintes actuelles suscitées par l'évolution du marché bancaire londonien et par le fait que le FIPOL était désireux de placer de fortes sommes dans différents établissements importants de placement de fonds et en même temps d'accroître les avoirs de son fonds de roulement.

Plusieurs délégations ont admis avec la délégation canadienne que le FIPOL se trouvait désavantagé du fait qu'il n'est pas à même de mener ses propres enquêtes indépendantes sur les causes des événements. En conséquence, il a été aussi demandé à l'administrateur de présenter un rapport à ce sujet à la prochaine assemblée.

Le Canada n'a pu être réélu membre du comité exécutif, étant donné qu'il avait déjà exercé deux mandats successifs, et il ne sera pas rééligible avant les élections qui se tiendront durant la 15e assemblée en octobre 1992.

Le comité exécutif

Le 18 juin 1992, conjointement avec la seconde session du groupe de travail, la 27e session du comité exécutif s'est tenue. À la réunion, le comité s'est tout d'abord saisi des deux récents événements majeurs qui se sont produits dans les eaux italiennes et a donné à l'administrateur du FIPOL des instructions sur la façon de traiter ces sinistres.

À sa 28e session tenue le 7 octobre 1991, conjointement avec la 14e assemblée, le comité exécutif a passé en revue tous les événements qui s'étaient produits au cours des douze mois précédents. Le comité a également approuvé les règlements proposés par l'administrateur du FIPOL ayant trait aux demandes d'indemnisation présentées jusqu'au 31 janvier 1991 par le Canada au titre des opérations effectuées par la Garde côtière canadienne ou en son nom, pour procéder à l'enlèvement du navire-citerne RIO ORINOCO échoué sur l'île d'Anticosti. Au sujet de cet événement, un film vidéo très intéressant a été présenté au comité.

À la 29e session du comité, faisant suite à l'assemblée, le président et le vice-président ont été réélus pour l'année prochaine.

Le 16 décembre 1991, la 30e session du comité s'est tenue. Elle avait été convoquée afin de traiter principalement des questions de droit résultant du sinistre survenu à bord de l'HAVEN, au large de Gênes, en avril 1991 lorsque le navire-citerne avait explosé et pris feu. L'administrateur de la Caisse assistait à la réunion en qualité d'observateur canadien.

6. Le sinistre du HAVEN

En avril 1991, le navire-citerne HAVEN battant pavillon chypriote, après avoir explosé et coulé au large de Gênes, a provoqué une très importante pollution par hydrocarbures sur les côtes de l'Italie, de la France et de Monaco.

Plus de 1 300 demandes d'indemnisation d'un montant total de plus de 1 600 000 000 $ sont actuellement en voie d'être examinées par un juge italien spécialement nommé à cet effet. Des demandes d'indemnisation ont été ou seront présentées par les gouvernements français, monégasque et probablement espagnol.

Le 16 mai 1991, conformément à la Convention sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire et ses assureurs ont constitué un fonds de limitation auprès du tribunal de première instance de Gênes afin de limiter leur responsabilité comme le prévoit cette Convention. Le FIPOL est intervenu dans la procédure en limitation, conformément à l'article 7.5 de la Convention portant création du Fonds, se réservant le droit de contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

Ce sinistre dans le golfe de Gênes pourrait avoir des répercussions considérables sur les opérations du FIPOL. Certains principes établis de longue date ont été contestés devant les tribunaux italiens, par exemple:

a) La méthode employée pour calculer le montant maximum payable par le FIPOL à l'occasion d'un événement.

b) Savoir si les demandes d'indemnisation, pour des dommages au milieu marin impossibles à quantifier sont recevables aux termes de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Lors de la première audience du tribunal devant le juge, certains créanciers (le gouvernement italien étant vraisemblablement exclu) ont obtenu qu'une ordonnance soit rendue stipulant que le franc-or, converti sur la base du prix de l'or sur le marché, demeurait l'unité de compte de la Convention portant création du Fonds étant donné que, contrairement à la Convention sur la responsabilité civile, le protocole de 1976 à la Convention portant création du Fonds qui a remplacé le franc-or par le DTS en tant qu'unité de compte, n'est pas encore en vigueur.

Le 14 mars 1992, le juge Costanzo du tribunal de première instance de Gênes (Italie) a rendu un jugement qui devrait avoir, à moins qu'il ne soit cassé en appel, une répercussion considérable sur le régime international de responsabilité et d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures, en vigueur dans les 48 états membres de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

En s'engageant dans cette action en justice à Gênes, la position du FIPOL était d'affirmer que sa limite de responsabilité, calculée en DTS, s'élevait à environ 92 000 000 $. Par contre, le juge local a décrété que la limite de responsabilité du FIPOL devrait être calculée en francs-or, comme le prescrivait la Convention de 1971 portant création du Fonds et que par conséquent la limite de responsabilité ainsi calculée représentait une plus-value de près de 1000%.

Ce jugement sera contesté par le FIPOL, devant les trois membres du tribunal de première instance (dont le juge Costanzo est membre) et le FIPOL peut interjeter appel du jugement du tribunal devant la cour d'appel italienne et, s'il le faut, devant la cour de cassation à Rome.

Étant donné les sommes énormes engagées, il est plus que probable que, quelle que soit la partie qui gagnera, la cause viendra devant la plus haute cour d'Italie.

7. Les modifications à la *Loi sur la marine marchande du Canada*

L'année dernière, je faisais état des recommandations du comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin qui devraient avoir des répercussions sur la Caisse d'indemnisation.

Les recommandations mentionnées ci-dessous, formulées par le comité chargé de la sécurité des navires-citernes et qui entraîneraient d'importantes modifications à la partie XVI de la *LMMC*, font actuellement l'objet d'un examen par le gouvernement:

2.1 Le ministre des Transports devrait imposer immédiatement une taxe de 2 $ par tonne sur tous les hydrocarbures et produits pétroliers transportés dans les eaux canadiennes. La taxe devrait être versée à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires dont l'utilité devrait être étendue afin d'accélérer le remplacement de la flotte sous pavillon canadien par des navires à double-coque et de financer l'achat de matériel et la recherche sur les technologies d'intervention en cas de rejets d'hydrocarbures.

3.1 Des fonds suffisants prélevés sur la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (la Caisse) devraient être alloués, afin de pouvoir financer sur une période de sept ans, un cinquième des dépenses de remplacement de la flotte sous pavillon canadien, par des navires à double-coque, renforcés pour les glaces. Il serait préférable que ces nouveaux navires soient construits dans des chantiers navals canadiens.

3.2
- *En vue d'encourager l'exploitation de navires à double-coque, il faudrait que la taxe prélevées sur chaque tonne d'hydrocarbures transportés dans les eaux canadiennes, soit réduite de moitié pour les navires à double-fond et soit supprimée pour ceux à double-coque.*
- *Le Canada devrait exiger que d'ici 10 ans, tous les navires-citernes et les chalands-citernes entrant dans ses eaux, soient à double-coque.*

4.3 Au cours des cinq prochaines années afin d'élever la capacité régionale de nettoyage à un niveau minimum acceptable, il faudrait investir de 150 à 200 millions de dollars. Le mandat de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollutions, par les hydrocarbures, causée par les navires, devrait être révisé afin de permettre aux coopératives d'intervention des industries et à la Garde côtière canadienne, de disposer de crédits d'investissement, pour acquérir le matériel de prévention indispensable.

4.12 Afin de pallier au manque sérieux de connaissances et de technologie, il faudrait porter immédiatement à 10 millions de dollars les fonds destinés à la recherche et au développement au Canada, dans le cadre de rejets à la mer et augmenter progressivement ces fonds chaque année afin de disposer de 20 millions de dollars en 1995; la contribution de l'industrie à ces fonds devant être prélevée à même la Caisse d'indemnisation.

5.5 Que la législation actuelle soit modifiée pour faire en sorte que les dispositions, de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires s'appliquent à tous les navires se trouvant dans les eaux visées par les dispositions de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

En avril 1991, la Garde côtière canadienne (GCC) a publié un document de travail exposant la position qu'elle se propose d'adopter au regard des recommandations faites par le comité chargé de la sécurité des navires-citernes et a invité l'industrie, le public et les ministères du gouvernement à faire connaître leurs observations.

Le document contient les positions proposées, exposées ci-dessous, adoptées par la GCC et qui auront des répercussions sur la Caisse d'indemnisation.

Recommandations:

2-1 La GCC pense que le niveau d'indemnisation offert par la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, n'est pas satisfaisant. Des choix permettant de réimposer la taxe devraient être proposés par le secteur privé. Si aucun choix convenable ne peut être défini, il faudrait prendre très au sérieux les recommandations suggérant d'imposer une taxe pour alimenter la

Caisse d'indemnisation, conformément aux dispositions de la LMMC.

3.1 La GCC a l'intention de réviser les normes de conception de tous les navires-citernes exploités dans les eaux canadiennes et de publier un calendrier approprié permettant de respecter ces normes sans que la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, soit obligée d'avancer des fonds.

4.12 La GCC propose que l'industrie mette sur pied un mécanisme permettant de financer la recherche et le développement ainsi que les initiatives en matière d'intervention comme le recommande le Comité d'examen public. Si aucune proposition acceptable n'est faite, des initiatives législatives seront prises de manière à augmenter la taxe et étendre les structures et les utilisations de la Caisse d'indemnisation.

En réponse à la recommandation 5.5, le document stipule également que "les changements législatifs devraient viser à obtenir que les dispositions de la Caisse d'indemnisation s'appliquent pleinement dans les eaux arctiques, ce qui de ce fait hausserait le plafond d'indemnisation accessible en cas de fuites ou rejets dans cette zone".

8. La législation des États-Unis

En novembre 1991, l'administrateur de la Caisse d'indemnisation et le directeur des services techniques ont été invités, par la Garde côtière des États-Unis, à un séminaire/atelier organisé par le directeur du Oil Spill Liability Trust Fund (fonds de gestion des responsabilités en cas de rejets d'hydrocarbures) établi en vertu de la loi des États-Unis de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures (*Oil Pollution Act of 1990, OPA 90*).

L'objectif du séminaire/atelier, auquel assistaient les experts et les représentants juridiques des industries pétrolière, chimique, d'intervention et de transports maritimes, était d'examiner la mise en œuvre de la loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures (*OPA 90*). En raison de l'interdépendance entre l'*OPA 90* et le régime canadien de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de l'effet que l'*OPA 90* pourrait avoir à l'encontre des demandeurs canadiens et de la Caisse d'indemnisation, le séminaire/atelier était très important d'un point de vue canadien.

Du fait de l'adoption de l'*OPA 90*, il est peu probable que, dans un avenir prévisible, les États-Unis participent au régime international dont le Canada est un membre. Par conséquent, en Amérique du Nord, il existera deux régimes qui diffèrent très sensiblement et risquent d'engendrer des problèmes en cas de fuites ou rejets transfrontaliers dans les secteurs suivants:

a) les règles régissant la responsabilité, y compris celles d'après lesquelles la limitation peut être dépassée, sont différentes selon les deux régimes ce qui fait que les propriétaires de navires et leurs assureurs seront tenus responsables en fonction des deux régimes différents, dans le cas d'un seul et même rejet;

b) la nécessité d'avoir à répondre aux deux régimes différents est renforcée par les dispositions contenues dans les deux régimes qui éliminent les demandes déposées par les ressortissants d'un pays, selon les termes du régime de l'autre pays, avec toutefois une exception notable [5].

Dans les deux régimes en plus des différences dans le montant des indemnités accessibles, il pourrait exister des notions très différentes de dommages aux ressources naturelles.

Au cours de notre visite à Washington, j'ai également rencontré les experts-conseils engagés par le National Pollution Funds Center de la Garde côtière des États-Unis (NPFC), siège du fonds national de lutte contre la pollution.

Il avait été demandé à ces experts-conseils d'élaborer des méthodes commerciales pour le NPFC.

À leur requête, j'ai examiné avec les experts-conseils les formalités de demandes

[5] Les droits de recours qu'avaient les demandeurs canadiens en vertu de l'ancienne loi des États-Unis relative au système d'oléoduc Trans-Alaska (United States *Trans-Alaska Pipeline System Act*) sont préservés au titre de la loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures (*OPA 90*).

d'indemnisation envoyées à la Caisse et je leur ai fourni divers documents et formulaires ayant trait à ces demandes, mis au point par la Caisse et qui permettent à l'administrateur d'exercer ses fonctions dans le cadre de la *LMMC*.

9. Les événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures

9.1 Barge pétrolière IRVING WHALE (1970)

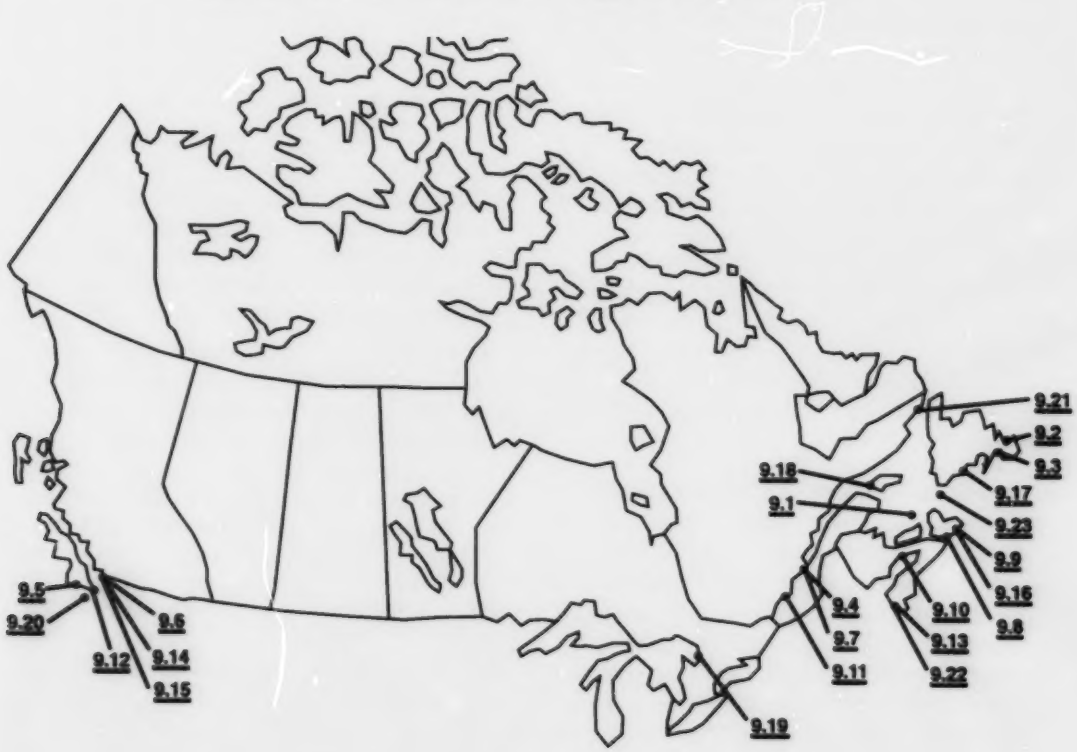
Le 7 septembre 1970, la barge pétrolière IRVING WHALE (2 261 Tx JB) transportant une cargaison de 4 200 TM de mazout de soute C a coulé par 75 mètres de profondeur à environ 60 km au nord-est de North-Point (Île-du-Prince Édouard).

Dans son rapport final publié le 2 novembre 1990, le Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin recommandait que l'épave soit inspectée en 1990 et qu'une décision soit prise pour savoir si l'on devait ou non pomper le mazout ou renflouer la barge, voire les deux (recommandation 6-13, p. 234).

Au fil des ans, la GCC a maintenu une surveillance en surface dans le secteur du naufrage et effectué de nombreuses plongées d'inspection. D'après une inspection sous-marine

Illustration 3

Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures *



* Voir la section 9 pour une explication des événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures figurant sur cette carte.

effectuée en août 1990, il resterait à bord environ 3 100 TM de mazout.

Le 22 novembre 1990, de petites nappes d'hydrocarbures découvertes sur la côte nord de l'île du Prince Édouard (plage Cavendish) avaient des caractéristiques semblables à celles du mazout renfermé dans la barge coulée, mais une inspection ultérieure dans les parages de l'épave n'a révélé aucune signe de pollution visible. Une analyse comparative plus récente des échantillons prélevés sur la plage polluée, et de ceux provenant du RIO ORINOCO et de l'IRVING WHALE, a révélé que la pollution de la plage Cavendish provenait de l'IRVING WHALE.

Des inspections ultérieures effectuées en surface sur les lieux de l'épave n'ont rien révélé d'anormal.

Au printemps de 1992, la GCC a attribué à Marex International Ltd un contrat pour mener une étude de faisabilité concernant le renflouement par le gouvernement du Canada de la barge pétrolière IRVING WHALE. L'étude évaluera les options de sauvetage exploitables en ce qui a trait à l'épave, procédera à l'examen de faisabilité technique et pratique visant à enlever le chargement ou la barge, ou les deux, et à en disposer.

Dans l'éventualité où le gouvernement du Canada chercherait à recouvrer auprès de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires le tout ou une partie des frais engagés, l'administrateur de la Caisse a veillé de près sur l'évolution de la situation et a également conservé sous la main un expert de premier plan pour conseiller la Caisse d'indemnisation au sujet des questions techniques.

9.2 Pétrolier LIBERTY BELL VENTURE (1987)

Dans la soirée du 29 mars 1987, alors qu'il déchargeait sa cargaison de pétrole au terminal d'Hydro Terre-Neuve et Labrador à Seal Cove, Conception Bay dans la province de Terre-Neuve, le pétrolier LIBERTY BELL VENTURE, battant pavillon libérien (31 821,99 Tx de JB), a déversé du pétrole dans la baie. Les frais engagés par la GCC pour nettoyer ce déversement de pétrole s'élevaient à 11 779,71 $.

Le 28 mars 1989, en vue de recouvrer ces frais, la Couronne a poursuivi le navire et ses propriétaires devant la cour fédérale du Canada. L'administrateur de la Caisse des réclamations s'était, selon la loi, constitué partie au procès. Le 24 avril 1989, la Caisse d'indemnisation a succédé à la Caisse des réclamations de la pollution maritime et a endossé les responsabilités découlant des obligations de cette dernière. Toutefois, bien qu'étant au mois de mars 1992, l'administrateur de la Caisse n'a toujours pas reçu notification que la cause viendrait en cour fédérale. À cette époque, j'ai été informé par les conseillers juridiques agissant pour le compte de la Couronne que la signification de cette créance était retardée du fait que les défendeurs étaient établis dans d'autres juridictions et du refus de leurs avocats à Terre-Neuve d'accepter la signification.

À ce moment-là, je me suis mis d'accord avec le conseiller juridique de la Couronne pour dire que je n'avais plus besoin d'entreprendre d'autres démarches auprès du tribunal, étant donné qu'il est prévu que la Couronne recouvrera sa créance auprès du propriétaire du navire.

9.3 Pétrolier SOUTH ANGELA (1988)

Le 5 mars 1988, alors qu'il déchargeait une cargaison de pétrole brut à la raffinerie de Newfoundland Processing Limited à Come-by-Chance dans la province de Terre-Neuve, le pétrolier SOUTH ANGELA, immatriculé au Libéria, de 59 353 Tx de JB, a déchargé une partie de sa cargaison dans la baie Placentia.

Étant donné que cet événement s'était produit avant le 24 avril 1989, il était régi par l'ancienne partie XX de la *LMMC* et non pas par la partie XVI de cette loi. De ce fait, la Caisse d'indemnisation n'est tenue à verser l'indemnité que si un créancier n'est pas en mesure de recouvrer sa créance auprès du propriétaire du navire-citerne qui a déversé les hydrocarbures. J'ai été informé que le propriétaire du navire avait déposé une caution qui permettrait de payer la créance de la Couronne qui s'élève à 234 396,58 $ pour les frais engagés, au cas où il serait rendu responsable. Il est peu probable que la Caisse soit obligée de payer la moindre part de cette créance de la Couronne.

Dans mon rapport précédant, j'exposais la situation regardant certains pêcheurs qui avaient intenté une action en justice devant la cour fédérale. L'administrateur ne s'était pas constitué partie à cette action. J'ai été informé que les pêcheurs avaient dû payer des frais de justice considérables au cours de ce procès et n'avaient pas été remboursés par le propriétaire du navire. L'année dernière, j'indiquais que la Caisse d'indemnisation n'avait reçu aucune demande en recouvrement de ces frais. Au 31 mars 1992, aucune demande n'a été reçue.

9.4 Navire-citerne CZANTORIA (1988)

Voici un autre événement qui s'est produit avant l'entrée en vigueur de la nouvelle partie XVI de la *LMMC*.

Le 8 avril 1988, le navire-citerne CZANTORIA sous pavillon libérien (81 197 Tx JB) est présumé avoir déchargé à l'eau des hydrocarbures aux installations du terminal pétrolier de St-Romuald (Québec).

Du fait des dispositions transitoires de la *LMMC*, la Caisse d'indemnisation doit assumer les responsabilités de l'ancienne Caisse des réclamations de la pollution maritime. De par la loi, la Caisse d'indemnisation est maintenant partie à deux actions distinctes en cour fédérale du Canada, à savoir:

a) une action entreprise le 11 mai 1988 par Ultramar Canada Inc. et autres compagnies associées, contre le navire CZANTORIA et ceux ayant des intérêts dans le navire, réclamant au moins 2 500 000 $ pour des pertes et des dommages;

b) une action entreprise le 7 mai 1990 par sa Majesté la Reine, contre le navire CZANTORIA, ses propriétaires, ainsi qu'Ultramar Canada Inc., pour les frais de nettoyage encourus, s'élevant à 338 867,84 $ plus les intérêts.

J'ai été informé par les avocats agissant pour le compte d'Ultramar Canada Inc. que les assureurs maritimes du propriétaire du navire avaient déposé une caution d'un montant bien supérieur aux créances réunies d'Ultramar Canada Inc. et de la Couronne.

Quoique la Caisse d'indemnisation surveille de près ces procédures judiciaires, il y a très peu de chance pour qu'il lui soit demandé de payer une indemnité quelconque pour cet événement.

9.5 Barge pétrolière NESTUCCA (1988)

Cet événement était inhabituel, pour la bonne raison qu'en dépit du fait que les rejets d'hydrocarbures s'étaient produits en dehors des eaux canadiennes, les dommages dus de pollution par les hydrocarbures avaient affecté les eaux canadiennes et le littoral du Canada.

Au total, la Caisse d'indemnisation a reçu 15 demandes pour des pertes de revenus de pêche causées par la fermeture de deux zones de pêche sur la côte ouest de l'île de Vancouver. Toutefois, la Caisse d'indemnisation n'était pas autorisée à payer ces demandes, à moins qu'il ne puisse être prouvé que les pêcheurs-demandeurs n'avaient pas été en mesure de recouvrer leurs pertes auprès du propriétaire de la barge.

Tous les demandeurs ont été informés de cette obligation et la plupart d'entre eux ont déposé des demandes en recouvrement de créance contre le propriétaire de la barge, devant le tribunal de district américain de Portland, en Orégon.

Le 24 janvier 1991, à la suite d'un jugement très rigoureux prononcé par le juge du tribunal de district et de faits postérieurs dans le déroulement du procès au tribunal, le propriétaire de la barge a réglé toutes les demandes pour pertes de revenus de pêche, à l'exception d'un petit nombre de demandes pour lesquelles aucun recours n'avait été exercé devant les tribunaux des États-Unis.

9.6 Porte-conteneurs NEW ZEALAND CARIBBEAN (1989)

Le 30 janvier 1989, ce porte-conteneurs (19 613 Tx de JB) qui par la suite avait pris le nom d'ABACUS, avait heurté le quai aux chantiers de construction navale Versatile Pacific à Vancouver nord, entraînant un déversersement de mazout de soute dans le port de Vancouver.

Bien que l'administrateur, conformément aux dispositions de la loi, se soit constitué partie aux actions judiciaires intentées par la société du port de Vancouver devant la cour fédérale du Canada, aucune démarche n'a été entreprise cette année contre la Caisse d'indemnisation pour recouvrer une part quelconque des dommages résultant de

cet événement et pour lesquels la société du port de Vancouver avait fait une demande.

9.7 Navire-citerne HAPPY SITANI (1989)

Le 11 avril 1989, alors qu'il était amarré à l'appontement Ultramar à St-Romuald (Québec), le navire-citerne de 60 337 Tx de JB HAPPY SITANI, sous pavillon norvégien, a déversé du mazout de soute dans le fleuve St-Laurent.

Afin de contenir et de récupérer le mazout déversé, la Garde côtière et la société du port de Québec, de concert avec le propriétaire du navire, prirent des dispositions indispensables.

Pour couvrir les frais de la GCC qui s'élèveraient à 20 118,40 $ les garants du propriétaire du navire acceptèrent de verser une caution d'un maximum de 30 000 $ pour faire face à la responsabilité légale du propriétaire du navire, prévue dans la *LMMC*.

Le 8 avril 1991, la Couronne intentait une action devant la cour fédérale en vue de recouvrer ces frais. Conformément aux dispositions de l'article 713 de la *LMMC*, l'administrateur s'était constitué partie selon la loi et le 15 avril 1991, s'était vu signifier la requête. À ce moment et jusqu'à nouvel avis, il avait été convenu qu'il ne serait pas nécessaire que l'administrateur comparaisse ou présente une défense.

Au 31 mars 1992, aucun avis n'a été reçu.

9.8 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Rocky Bay (Nouvelle-Écosse) (1989)

Le 20 juillet 1989, la GCC a découvert des rejets d'hydrocarbures à Rocky Bay sur la côte est de l'île Madame. Les eaux polluées étaient des eaux visées par la partie XVI de la *LMMC*.

Conformément aux dispositions de l'article 677 de la *LMMC*, la GCC, agissant au nom du ministre des Transports, prit l'initiative de nettoyer les rejets d'hydrocarbures et pour l'avoir ainsi fait déposa une demande en recouvrement de frais s'élevant au total à 1 239,81 $.

Étant donné que la GCC n'était pas en mesure d'identifier avec précision le navire qui avait causé le rejet d'hydrocarbures, elle déposait le 3 juillet 1990 une demande en recouvrement de créance auprès de la Caisse d'indemnisation, comme le prévoit l'article 709 de la *LMMC*.

Étant donné que la cause des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures était inconnue et que je n'avais pas été en mesure de prouver que l'événement qui avait provoqué les dommages n'avait pas été causé par un navire, la GCC était en droit de prétendre que le rejet d'hydrocarbures provenait d'un navire.

Après enquête, j'estimai que les frais réels et raisonnables encourus par la GCC à l'occasion de l'événement s'élevaient au plus à 500 $, somme qui fut offerte à la Couronne et acceptée.

En vertu de l'article 723 de la *LMMC*, des intérêts s'ajoutent à la créance admise de la GCC, calculés au taux que prévoit la *Loi de l'impôt sur le revenu*, pour les versements en retard ou les paiements en trop. Pour la période considérée, ce taux variait, chaque trimestre, entre 12% et 16% sur une base annuelle.

Les facteurs qui ont engagé l'administrateur à conclure cet accord permettant de régler la créance de 500 $ payée par la Caisse d'indemnisation sont les suivants:

a) le montant des frais tel qu'évalué réclamés par la Couronne semble raisonnable;

b) un procès pourrait être coûteux et comporter le risque réel de voir le tribunal accorder des intérêts additionnels sur la créance, assortis des frais de justice;

c) le manque de preuves établissant que le rejet d'hydrocarbures provenait d'une source basée à terre;

d) que ce règlement convenait à la bonne administration de la Caisse d'indemnisation.

Pour toutes ces raisons et en vertu des dispositions de l'alinéa 709 (f) de la *LMMC*, j'ai ordonné que la somme de 500 $, assortie d'un intérêt de 149,04 $, prélevés sur la Caisse d'indemnisation, soit versée au receveur général du Canada, pour solde de tout compte et pour le règlement final de tous les frais réclamés par la Couronne à la suite des rejets non identifiés d'hydrocarbures découverts à Rocky Bay le 20 juillet 1989 ou vers cette date.

9.9 Rejets d'hydrocarbures non identifiés à Gabarus (Nouvelle-Écosse) (1988)

Le 9 juin 1989, la GCC recevait un rapport signalant que du mazout de soute C approchait du rivage dans le port de Gabarus. Les eaux polluées étaient des eaux visées par la partie XVI de la *LMMC*.

À la suite de ce rejet d'hydrocarbures, j'avais déjà réglé auparavant des demandes d'indemnisation faites par un pêcheur local de homards et une compagnie locale de traitement de produits de la mer (pour les détails, voir mon rapport de 1989-1990).

Conformément aux dispositions de l'article 677 de la *LMMC*, la GCC, agissant au nom du ministre des Transports, prit l'initiative de nettoyer les rejets d'hydrocarbures, affirmant qu'en procédant de la sorte, elle avait engagé des frais s'élevant au total à 16 548,98 $.

Étant donné que la GCC n'était pas en mesure d'identifier avec précision le navire qui avait causé le rejet d'hydrocarbures, elle avait déposé le 3 juillet 1990 une demande en recouvrement de créance auprès de la Caisse d'indemnisation, comme le prévoit l'article 709 de la *LMMC*.

Étant donné que la cause des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures était inconnue et que je n'avais pas été en mesure de prouver que l'événement qui avait provoqué les dommages n'avait pas été causé par un navire, la GCC était en droit de prétendre comme le prévoit l'article 710 de la *LMMC*, que le rejet d'hydrocarbures provenait d'un navire.

Après enquête, j'estimai que les frais réels et raisonnables encourus par la GCC à l'occasion de l'événement s'élevaient au plus à 12 000 $, somme que je proposai à la GCC le 13 juin 1991, à condition que celle-ci me fournisse un rapport sur son enquête menée pour déterminer la provenance du rejet d'hydrocarbures. Le rapport m'a été remis et l'offre a été acceptée.

En vertu de l'article 723 de la *LMMC*, des intérêts s'ajoutent à la créance admise de la GCC, calculés au taux que prévoit la *Loi de l'impôt sur le revenu*, pour les versements en retard ou les paiements en trop. Pour la période considérée, ce taux variait, chaque trimestre, entre 12% et 16% sur une base annuelle.

Les facteurs qui ont engagé l'administrateur à conclure cet accord permettant de régler la créance de 12 000 $ payée par la Caisse d'indemnisation, sont les suivants:

a) le montant des frais tel qu'évalué réclamés par la Couronne semble raisonnable;

b) un procès pourrait être coûteux et comporter le risque réel de voir le tribunal accorder des intérêts additionnels sur la créance, assortis des frais de justice;

c) le manque de preuves établissant que le rejet d'hydrocarbures provenait d'une source basée à terre;

d) que ce règlement convenait à la bonne administration de la Caisse d'indemnisation.

Pour toutes ces raisons et en vertu des dispositions de l'alinéa 709 (f) de la *LMMC*, j'ai ordonné que la somme de 12 000 $, assortie d'un intérêt de 3 982,85 $ prélevés sur la Caisse d'indemnisation, soit versée au receveur général du Canada, pour solde de tout compte et pour le règlement final de tous les frais réclamés par la Couronne à la suite des rejets d'hydrocarbures non identifiés à Gabarus (N.-É.) le 9 juin 1989 ou vers cette date.

9.10 Navire-citerne CAMARGUE (1989)

Le 17 juin 1989, le pétrolier à moteur CAMARGUE de 19 016 Tx de JB, sous pavillon français, est venu s'amarrer à la bouée unique d'amarrage de Canaport, au large de Mispec Point, dans la baie de Fundy, pour décharger sa cargaison de pétrole brut. Le lendemain, alors que le chaland-citerne de ravitaillement en combustible IRVING SHARK transférait du mazout dans les ballasts à combustible du CAMARGUE, une quantité considérable de mazout déborda de ses soutes, se déversant à la mer.

La GCC prit les mesures indispensables pour contenir et récupérer le mazout déversé.

Une action *in rem* a été introduite par la Couronne devant la section de première instance de la cour fédérale du Canada, contre le CAMARGUE et ses propriétaires, en recouvrement de créance pour des frais encourus s'élevant à 1 275 048,78 $.

La United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited a remis à la Couronne une lettre de garantie par laquelle elle s'engageait à régler toute sentence prononcée à l'encontre du pétrolier à moteur CAMARGUE, à concurrence de 500 000 $.

Conformément à l'article 713 de la *LMMC*, l'administrateur s'est constitué partie à l'action.

Le CAMARGUE était un navire-citerne chargé, transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures, ayant à bord un certificat d'assurance en cours de validité, délivré aux termes de la Convention sur la responsabilité civile, prouvant qu'il était assuré en totalité contre les risques de pollution par les hydrocarbures. Le propriétaire du navire et ses assureurs seront pleinement et directement responsables des frais encourus. Les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les rejets ne devraient pas en principe excéder la limite de responsabilité du propriétaire du navire.

Étant donné qu'il est peu probable que le propriétaire et ses assureurs n'assument pas leur responsabilité si un jugement est rendu contre le navire, le conseiller de la Couronne a donné son accord pour que l'administrateur n'entreprenne pas d'autres démarches à cet égard, à moins que ce conseiller ne l'avise du contraire.

9.11 Cargo MINERVA (1989)

Mon plus récent compte rendu de cet incident figure dans mon rapport annuel de 1989-1990. À cette époque, j'avais expliqué la situation en ces termes:

Le 6 octobre 1989, le navire MINERVA de 14 150 Tx de JB, sous pavillon brésilien, a déversé une quantité inconnue de fuel-oil dans le port de Montréal.

Après avoir dénié leur responsabilité, les assureurs du navire firent appel, en temps utile, à un entrepreneur local pour récupérer les rejets d'hydrocarbures.

Une controverse s'éleva pour savoir si oui ou non, tout le travail effectué par l'entrepreneur était en relation avec le déversement d'hydrocarbures provenant du MINERVA. Finalement, les assureurs du navire refusèrent de payer intégralement la facture de l'entrepreneur.

Le conseiller juridique de l'entrepreneur demanda si la Caisse d'indemnisation accepterait de payer la partie impayée de sa facture, en se fondant sur le fait qu'une certaine quantité d'hydrocarbures pouvait avoir pour origine des rejets provenant de sources non identifiées.

Il lui fut répondu que je n'étais au courant d'aucune disposition stipulant que la Caisse pouvait être tenue responsable de ce genre de créance. Au 31 mars 1990, aucune demande d'indemnisation n'a été reçue à ce sujet.

Le 28 janvier 1992, un avocat agissant pour le compte du propriétaire du navire brésilien, Netumar Lines, a pressenti la Caisse d'indemnisation pour savoir si ce propriétaire pouvait déposer une demande en recouvrement de créance auprès de la Caisse. Le fondement de cette nouvelle demande résidait dans le fait que le propriétaire du navire avait, par suite d'une erreur de fait, payé le nettoyage d'hydrocarbures répandus dans le port de Montréal qui n'avaient pas été déversés par le MINERVA.

Après d'interminables discussions, il a été convenu que si le propriétaire du navire présentait les documents pertinents, l'administrateur les examinerait afin de déterminer si la Caisse d'indemnisation pouvait être tenue de payer en tout ou en partie cette créance peu orthodoxe.

Au 31 mars 1992, aucun document n'a été reçu à ce sujet.

9.12 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Sooke (Colombie-Britannique) (1989)

Le 23 novembre 1989, la GCC recevait un rapport signalant que du mazout de soute C approchait du rivage dans le port de Sooke, situé dans l'île de Vancouver. Les eaux polluées étaient des eaux visées par la partie XVI de la *LMMC*.

Conformément aux dispositions de l'article 677 de la *LMMC*, la GCC, agissant au nom du ministre des Transports, prit l'initiative de nettoyer les rejets d'hydrocarbures, affirmant qu'en procédant de la sorte, elle avait engagé des frais s'élevant au total à 84 551,90 $.

Étant donné que la GCC n'était pas en mesure d'identifier avec précision le navire qui avait causé le rejet d'hydrocarbures, elle avait déposé, le 18 mars 1991, une demande en recouvrement de créance auprès de la Caisse d'indemnisation, comme le prévoit l'article 709 de la *LMMC*.

Comme la cause des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures était inconnue et que je n'avais pas été en mesure de prouver que l'événement qui avait provoqué les dommages n'avait pas été causé par un navire, la GCC était en droit de prétendre, comme le prévoit l'article 710 de la *LMMC*, que le rejet d'hydrocarbures provenait d'un navire.

Après enquête, fondée sur les renseignements soumis jusqu'à maintenant, l'administrateur a été en mesure d'estimer à 55 370,20 $ les frais raisonnables réels encourus par la GCC, à l'occasion de cet événement. En février 1992, j'offrai à la GCC de payer cette somme à condition qu'elle me fournisse d'autres documents, renseignements et soumissions, me permettant de réévaluer la créance à une date ultérieure.

En vertu de l'article 723 de la *LMMC*, des intérêts s'ajoutent à la créance admise de la GCC, calculés au taux que prévoit la *Loi de l'impôt sur le revenu*, pour les versements en retard ou les paiements en trop. Pour la période considérée, ce taux variait, chaque trimestre, entre 12% et 16%, sur une base annuelle.

Les facteurs qui ont engagé l'administrateur à conclure cet accord permettant de régler en partie la créance de 55 370,20 $ payée par la Caisse d'indemnisation, sont les suivants:

a) les frais tel qu'évalué admis engagés par la Couronne semblent, selon toute vraisemblance, avoir été encourus;

b) un procès pourrait être coûteux et comporter le risque grave de voir le tribunal accorder à la Couronne des intérêts additionnels sur la créance, assortis des frais de justice;

c) le manque de preuves établissant que le rejet d'hydrocarbures provenait d'une source basée à terre;

d) qu'un règlement partiel aurait réduit le montant d'intérêts ultérieurs;

e) que ce règlement convenait à la bonne administration de la Caisse d'indemnisation;

Pour toutes ces raisons et en vertu des dispositions de l'alinéa 709 (f) de la *LMMC*, j'ai ordonné que la somme de 55 370,20 $, assortie d'un intérêt s'élevant à 18 529,96 $, prélevés sur la Caisse d'indemnisation, soit versée au receveur général du Canada, sous forme d'un règlement fractionné, de tous les frais réclamés par la Couronne à la suite des rejets non identifiés d'hydrocarbures découverts dans le port de Sooke (C.-B.), le 23 novembre 1989 ou vers cette date, ainsi que les intérêts associables à cette créance. Ce versement ne s'est pas achevé avant l'exercice financier 1992-1993.

Le ministère de la Justice, au nom de la GCC, a fourni d'autres renseignements à l'appui de la demande de remboursement de frais additionnels qui étaient à l'étude à la fin de l'année.

9.13 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Wedgeport (Nouvelle-Écosse) (1990)

Le 18 janvier 1990, la GCC découvrait un rejet d'hydrocarbures au nouvel appontement du gouvernement dans le port de Wedgeport. Les eaux polluées étaient des eaux visées par la partie XVI de la *LMMC*.

Conformément aux dispositions de l'article 677 de la *LMMC*, la GCC, agissant au nom du ministre des Transports, prit l'initiative de nettoyer les rejets d'hydrocarbures, affirmant qu'en procédant de la sorte, elle avait engagé des frais s'élevant au total à 3 282,82 $.

Étant donné que la GCC n'était pas en mesure d'identifier avec précision le navire qui avait causé le rejet d'hydrocarbures, elle avait déposé une demande en recouvrement de créance auprès de la Caisse d'indemnisation, comme le prévoit l'article 709 de la *LMMC*.

Étant donné que la cause des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures était inconnue et que je n'avais pas été en mesure de prouver que l'événement qui avait provoqué les dommages n'avait pas été causé par un navire, la GCC était en droit de prétendre que le rejet d'hydrocarbures provenait d'un navire.

Après enquête, j'estimai que les frais réels encourus par la GCC à l'occasion de l'événement

s'élevaient au plus à 2 000 $, somme que je proposai à la GCC le 10 juin 1991 et qui fut acceptée.

En vertu de l'article 723 de la *LMMC*, des intérêts s'ajoutent à la créance admise de la GCC, calculés au taux que prévoit la *Loi de l'impôt sur le revenu*, pour les versements en retard ou les paiements en trop. Pour la période considérée, ce taux variait, chaque trimestre, entre 12% et 16% sur une base annuelle.

Les facteurs qui ont engagé l'administrateur à conclure cet accord permettant de régler la créance de 2 000 $ payée par la Caisse d'indemnisation sont les suivants:

a) les frais tel qu'évalué admis engagés par la Couronne semblent, selon toute vraisemblance, avoir été encourus;

b) un procès pourrait être coûteux et comporter le risque grave de voir le tribunal accorder à la Couronne des intérêts additionnels sur la créance, assortis des frais de justice;

c) le manque de preuves établissant que le rejet d'hydrocarbures provenait d'une source basée à terre;

d) que ce règlement convenait à la bonne administration de la Caisse d'indemnisation.

Pour toutes ces raisons et en vertu des dispositions de l'alinéa 709 (f) de la *LMMC*, j'ai ordonné que la somme de 2000 $, assortie d'un intérêt s'élevant à 456,69 $, prélevés sur la Caisse d'indemnisation, soit versée au receveur général du Canada, pour solde de tout compte et pour le règlement final de tous les frais réclamés par la Couronne à la suite des rejets non identifiés d'hydrocarbures découverts à Wedgeport (N.-É.), le 18 janvier 1990 ou vers cette date.

9.14 Abordage du navire de pêche ARCTURUS par le vraquier RUBIN LOTUS (1990)

Dans mon rapport annuel de 1990-1991, je vous informais que:

> *Ce rejet d'hydrocarbures s'est produit dans le port de Vancouver, le 23 février 1990, à la suite d'un abordage. Alors qu'il était amarré au poste nº 3 du terminal Vanterm, le navire de pêche ARCTURUS de 2 603 Tx de JB, battant pavillon polonais, a été abordé par le vraquier RUBIN LOTUS de 21 947 Tx de JB, battant pavillon du Vanuatu. La société du port de Vancouver engagea une poursuite judiciaire devant la cour fédérale du Canada contre les deux navires, leurs propriétaires et leurs capitaines. Le propriétaire du RUBIN LOTUS a versé une caution. Au 31 mars 1991, l'administrateur ne s'était pas encore constitué partie au procès et aucune démarche n'a été entreprise à ce sujet.*

Au cours de l'exercice financier prenant fin le 31 mars 1992, l'administrateur n'a été informé d'aucune évolution ayant pu affecter la Caisse d'indemnisation.

9.15 Vraquier LOK PRATIMA (1990)

Il s'agit d'un autre événement où la société du port de Vancouver a engagé des poursuites judiciaires devant la cour fédérale pour des dommages non précisés, après que le vraquier LOK PRATIMA de 15 197,2 Tx de JB, battant pavillon indien, embarquant ses soutes, ait déversé du combustible dans les eaux de l'arrière-port de Vancouver, le 3 avril 1990.

La société du port de Vancouver prétend qu'elle a encouru des frais et subi des dommages en prenant des mesures de redressement destinées à prévenir ou à limiter l'étalement du mazout de soute déversé par le navire et en nettoyant le port de Vancouver et les eaux à l'entour ainsi que le lit du bras Burrard.

Conformément aux dispositions de l'article 713 de la *LMMC*, l'administrateur s'était constitué partie lors des poursuites judiciaires engagées devant la cour fédérale. Toutefois, il avait été convenu qu'il n'était pas nécessaire jusqu'à nouvel ordre que l'administrateur entreprenne des démarches dans ce procès.

Le 18 mars 1992, j'ai reçu un avis indiquant que le procureur général adjoint du Canada avait été nommé pour exercer les fonctions de conseiller juridique de la société du port de Vancouver.

L'accord précédant stipulant qu'il n'était pas nécessaire jusqu'à nouvel ordre que l'administrateur entreprenne des démarches dans ce procès a été reconduit.

9.16 Bateau de pêche AMY & SISTERS (1990)

Dans mon rapport annuel de 1990-1991, je rapportais le règlement de trois demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par des hydrocarbures causée par le déversement dans le port de Gabarus (N.-É.) le 20 juillet 1990, de fuel-oil provenant du bateau de pêche AMY & SISTERS de 12,36 Tx de JB. Le règlement de ces trois demandes d'indemnisation s'élevait à 23 413,83 $, y compris les intérêts et les frais.

D'après l'article 711 de la *LMMC*, l'administrateur a l'obligation de prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer, auprès du propriétaire du navire qui a provoqé le déversement d'hydrocarbures, le montant qu'il a versé au demandeur.

Le 8 mars 1991, une demande en recouvrement du montant total versé a été présentée au propriétaire de l'AMY & SISTERS. Avant qu'un point final n'ait été mis à la proposition de règlement, le propriétaire avait déjà eu la possibilité de la contester, ce qu'il n'avait pas fait.

Différentes propositions destinées à régler la demande en recouvrement faite par la Caisse d'indemnisation avaient été avancées. Finalement, le propriétaire du bateau de pêche AMY & SISTERS avait offert de payer 8000 $ en sept versements échelonnés sur une période de six mois. L'offre fut acceptée.

Pour décider si l'offre de règlement aurait dû être acceptée, les facteurs pertinents suivants ont été déterminants:

a) savoir s'il était possible de prouver que tous les dommages revendiqués avaient été en fait, causés par les hydrocarbures déversés par le bateau de pêche en cause;

b) savoir si le propriétaire du bateau de pêche pourrait prouver que le déversement d'hydrocabures et les dommages subséquents dus à la pollution par les hydrocarbures s'étaient produits sans faute de sa part et que de ce fait, il pouvait limiter sa responsabilité à 2 630,00 $ pour toutes les demandes d'indemnisation, comme le prévoit l'article 679 de la *LMMC*;

c) savoir si un procès ultérieur pouvait entraîner un autre risque, au point que les dépens afférents pourraient être hors de proportion comparés au montant de la demande d'indemnisation et ne pourraient être recouvrés, même si la Caisse d'indemnisation était totalement prévalait entièrement au procès.

Pour toutes ces raisons, ce règlement a été considéré convenable pour la bonne administration de la Caisse d'indemnisation et a pu être accepté.

Le règlement définitif a été reçu en décembre 1991 et le propriétaire du bateau a été libéré de toutes ses obligations envers la Caisse d'indemnisation découlant de cet événement.

9.17 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Big Barasway Beach (Terre-Neuve) (1990)

Le 19 mai 1991, conformément aux dispositions de l'article 710 de la *LMMC*, la Caisse d'indemnisation a reçu une demande d'un résidant de Burgeo (Terre-Neuve) visant à recouvrer des frais non précisés, encourus en procédant au nettoyage de Big Barasway Beach en septembre 1990.

J'ai mené mon enquête au sujet de cette demande et j'ai découvert:

a) que le 21 septembre 1990, des hydrocarbures avaient été signalés et trouvés à Big Barasway Beach (aussi appelée à Grand Barachois);

b) qu'une analyse chimique des hydrocarbures en question révélait la présence de mazout lourd comparable au mazout de soute C;

c) que même si ce type de combustible n'est pas utilisé dans ce secteur, les hydrocarbures ont dû arriver dans ces parties du littoral après avoir été déchargés par un navire de passage dont l'identité demeure inconnue;

d) qu'après une enquête menée par des fonctionnaires d'Environnement Canada et de la GCC, il avait été établi que les atteintes à l'environnement dues aux hydrocarbures étaient insignifiantes et qu'une intervention pour récupérer et nettoyer la petite quantité d'hydrocarbures n'était pas justifiée.

Toutefois, j'ai accepté d'estimer à 100 $ les frais réels encourus par le demandeur par suite de dommages dus à la pollution par des hydrocarbures sur cette plage. Le 25 juillet 1991, conformément aux dispositions de la *LMMC*, cette somme lui a été offerte et dans une lettre du 31 juillet 1991, il l'acceptait.

En faisant cette offre, il était clairement indiqué au demandeur que ce paiement était destiné à couvrir ses débours personnels et non pas les heures qu'il avait consacrées au nettoyage.

9.18 Asphaltier RIO ORINOCO (1990)

Le 16 octobre 1990, à la suite d'ennuis de machine alors qu'il faisait route de Curaçao à Montréal, l'asphaltier RIO ORINOCO de 5 999 Tx de JB, battant pavillon britannique, s'est échoué sur la côte sud de l'île d'Anticosti, dans le golfe du St-Laurent. Environ 185 TM de combustible de soute ont été déversées à la mer, polluant gravement environ 10 km de rivage, alors que sa cargaison restait intacte.

Malgré le gros temps, la GCC a été en mesure de récupérer sur le littoral une certaine quantité d'hydrocarbures, mais toutes les tentatives de dégagement faites pour mettre le navire en lieu sûr ont échoué. En fait, le navire s'était déplacé pour aller s'échouer plus profondément entre deux plates-formes rocheuses. Le RIO ORINOCO a été déclaré perte totale virtuelle par les assureurs de sa police sur corps le 18 novembre 1990.

La GCC, agissant au nom du ministre des Transports, en concertation étroite avec les experts agissant au nom du FIPOL, concluait que le navire, son chargement et le mazout restant dans ses soutes constituaient un grave risque de pollution, étant donné que le navire pouvait être écrasé par la glace et son chargement s'écouler à la mer et contaminer davantage la côte de l'île d'Anticosti. En conséquence, en décembre 1990, la plus grande partie du mazout restant à bord fut pompée; par contre, le navire et son chargement ont dû hiverner dans les glaces. À ce moment-là, le chargement a refroidi et s'est en grande partie solidifié.

De nouveau en concertation étroite avec le FIPOL et ses experts, la GCC avait conçu des plans très complexes pour remettre à flot le RIO ORINOCO au cours de l'été 1991. Un contrat fondé en partie sur le principe "no cure, no pay" (pas de résultat, pas de paiement), fut mis en adjudication.

En juillet 1991, l'entrepreneur canadien qui avait obtenu le contrat (groupe Desgagnés) entreprit des préparatifs pour les opérations d'enlèvement. Afin d'alléger le navire, une partie du chargement devait être pompée. Pour ce faire, le chargement d'asphalte devait d'abord être réchauffé. Le 7 août 1991, le RIO ORINOCO était renfloué et remorqué jusqu'à Sept-Îles, sans causer de pollution.

Au cours de toutes ces opérations qui se sont étalées sur une période de plus de huit mois, la GCC a encouru des frais considérables. La GCC a présenté au FIPOL sa demande d'indemnisation, divisée en trois parties. En août 1991 fut présentée la première demande, concernant les opérations effectuées jusqu'au 31 janvier 1991, d'un montant de 7 261 540 $. Après des négociations avec le FIPOL, cette demande fut réglée, approuvée par le comité exécutif et payée en un versement consolidé de 6 950 000 $.

La deuxième demande, au montant de 3 497 667 $ et couvrant les opérations effectuées par l'entrepreneur pour enlever le RIO ORINOCO et son chargement d'asphalte et les mettre en lieu sûr, fut présentée au FIPOL en septembre 1990. Le règlement fut fixé à 3 268 848 $ et autorisé par le comité exécutif lors de sa 28e session tenue en octobre 1991.

Le 20 novembre 1991, le FIPOL a versé 6 000 000 $ au gouvernement canadien et payé le solde, s'élevant à 4 218 848 $, le 10 février 1992.

La troisième demande, visant les opérations effectuées par la GCC après le 31 janvier 1991 et les opérations effectuées par le ministère de l'Environnement et celui des Pêches et Océans et dont le montant, approuvé en mai 1992 par le comité exécutif, s'élevait à 1 573 000 $, fut perçue en juin 1992.

En octobre 1991, la 14e assemblée du FIPOL a constitué pour le RIO ORINOCO un fonds de demandes d'indemnisation élevées d'un montant de 6 700 000 $.

La seule question en suspens concernant l'événement est de savoir si le FIPOL contestera la demande du propriétaire de vouloir limiter sa responsabilité comme le prévoit la Convention sur la responsabilité civile. À ce sujet, le FIPOL attend la publication du rapport d'enquête, fait par le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports.

Le règlement en si rapide de ces demandes d'indemnisation, pour un événement d'une telle importance, est sans précédent et témoigne de l'excellente coopération entre le FIPOL et la GCC.

9.19 Navire-citerne EASTERN SHELL (1991)

Le 10 mai 1991, un rapport signalait que le navire-citerne EASTERN SHELL de 4 009 Tx de JB, battant pavillon canadien, s'était échoué à l'entrée de Parry Sound (Ontario). Propriété de la Socanav Inc., l'EASTERN SHELL était chargé d'une cargaison mixte de diesel-oil et d'essence. Environ 100 000 litres d'essence et 6 300 litres de diesel-oil se sont déversés. La plus grande partie de l'essence s'est évaporée, mais le diesel-oil a atteint le rivage de l'île Franklin.

Le 17 mai 1991 s'achevait le nettoyage du rivage, effectué par le propriétaire du navire qui avait accepté la responsabilité de l'événement.

Bien qu'au 31 mars 1992 aucune demande d'indemnisation n'ait été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation, il existe quelques indications qui laissent entendre que si les frais de nettoyage excèdent la limite de responsabilité du navire-citerne, les propriétaires du navire pourraient demander à la Caisse d'indemnisation de payer s'il y a lieu l'excédant existant entre le montant total des dépenses et celui de la limite de responsabilité.

9.20 Navire-usine de traitement du poisson TENYO MARU (1991)

Dans la matinée du 22 juillet 1991, le vraquier de 86 959 Tx de JB TUO HAI, sous pavillon chinois, et le navire-usine de pêche TENYO MARU de 4 239 Tx de JB, sous pavillon japonais, se sont abordés par brume épaisse. Le TENYO MARU a coulé par 48° 29' de latitude N. et 125° 17' de latitude O., à l'entrée du détroit Juan de Fuca, à 23,2 milles au nord-ouest de Cap-Flattery, situé sur la péninsule Olympic dans l'état de Washington, aux États-Unis. Le lieu de l'abordage se situait à l'intérieur d'une zone de pêche canadienne prescrite aux termes de la *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche*.

Au moment de l'abordage, le TENYO MARU avait à bord, dans différentes soutes et caisses à combustible séparées, environ 1 000 tonnes métriques de mazout de soute C intermédiaire, 400 tonnes métriques de diesel-oil moteur et 30 tonnes métriques d'huile de graissage. Deux citernes contenaient de l'huile de poisson. L'abordage a provoqué des rejets considérables d'hydrocarbures.

Le TENYO MARU reposant en position droite par 540 pieds de profondeur laissait échapper des hydrocarbures. Le centre de commandement de la GCC, établi à Ucluelet (C.-B.) décida de tenter de pomper les hydrocarbures de l'épave. C'était la première fois qu'une récupération d'hydrocarbures était tentée à une telle profondeur. Au cours d'une période d'environ 20 jours, plus de 100 tonnes d'hydrocarbures ont été pompées de l'épave du TENYO MARU.

Les courants dans les parages de l'épave et les vents dominants ont fait dériver la nappe d'hydrocarbures s'échappant du TENYO MARU vers les eaux des États-Unis et les côtes de l'état de Washington et plus au sud jusqu'à la côte de l'Oregon. Du fait, en partie, des mesures de sauvegarde couronnées de succès prises par la GCC, aucune nappe confirmée d'hydrocarbures n'était en vue sur les plages canadiennes.

La GCC a encouru des frais considérables. Le 7 août 1991, la Couronne a engagé une action *in rem* contre les deux navires, le TENYO MARU et le TUO HAI, et une action *in personam* contre leurs propriétaires respectifs, réclamant une indemnisation pour pollution par hydrocarbures et le remboursement de frais. Peu de temps après, le vraquier a été saisi par la Couronne, dans le port de Vancouver, en vue de servir de cautionnement pour le paiement des frais encourus par la GCC.

L'administrateur de la Caisse d'indemnisation, s'est constitué partie dans l'action en justice menée par la Couronne.

La Cour fédérale a exigé un cautionnement de 17,2 millions de dollars US pour la mainlevée de la saisie du TUO HAI, qui a été versé sous forme d'une garantie donnée par la Banque Royale du Canada datée du 16 octobre 1991.

Le 19 septembre 1991, la Cour fédérale avait décrété que l'administrateur de la Caisse d'indemnisation avait droit à un cautionnement et que la Banque Royale du Canada devait le lui verser.

Selon le témoignage des fonctionnaires de la GCC, les frais encourus jusqu'à la fin août 1991 dépassaient 4 000 000 $ et les frais à venir pour pomper les hydrocarbures de l'épave du TENYO MARU pourraient s'élever à 15 700 000 $.

Le 30 décembre 1991, les conclusions de la défense ont été déposées au nom de l'administrateur. Jusqu'au 31 mars 1992, aucune évolution majeure n'est survenue dans ce procès.

9.21 Barge OGDENSBURG (1991)

Le 28 septembre 1991, la barge OGDENSBURG de 1 405 Tx de JB a coulé à 17 milles à l'ouest de S -Augustin (Québec), au large de l'île Mauger. La barge, propriété de Windsor-Detroit Barge Lines Limited, transportait un chargement de gravier, deux chargeurs à benne frontale et deux remorques routières. La GCC a été informée que les réservoirs de carburant des deux chargeurs à benne frontale avaient été vidangés avant d'être chargés sur la barge.

Au moment de l'accident, l'OGDENSBURG était remorqué par le remorqueur MANIC.

Le propriétaire de la barge et ses assureurs ont pris l'entière responsabilité de récupérer les deux chargeurs à benne frontale. Le premier a été récupéré le 27 octobre et le second, dans la matinée du 28 octobre 1991. La pollution provoquée par cette opération était retenue par des barrages flottants et a été nettoyée par la suite.

Près du lieu du naufrage se trouve un parc d'élevage de moules, nouvellement installé. Le propriétaire du parc était en rapport avec la Caisse d'indemnisation et m'a informé qu'il avait 30 000 livres de moules prêtes à être livrées au moment de l'accident.

À ce moment, il n'était pas clair si oui ou non les fonctionnaires des pêcheries avaient déterminé qu'il y avait contamination des moules. Des renseignements plus récents laissent entendre qu'il n'y en avait pas.

De toute façon, à la fin de l'exercice financier à l'étude, aucune demande d'indemnisation n'avait été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation.

9.22 Chaland pétrolier de débarquement FERMONT (1991)

Ce navire sous pavillon américain, bâti pendant la guerre comme bâtiment de débarquement de chars, s'est échoué le 17 novembre 1991, sur la côte est de Seal Island (l'île aux Phoques), au large du port de Yarmouth (Nouvelle-Écosse). Au moment de s'échouer, le FERMONT avait à bord environ 3 800 gallons américains de combustible diesel, présentant une menace pour la pêcherie locale de homards, étant donné que la saison de la pêche au homard devait s'ouvrir le 25 novembre 1991.

Dans le cadre de mesures de sauvegarde, la GCC annonça son intention de pomper tout le combustible liquide encore à bord du navire et le 22 novembre 1991, plus de 3 730 gallons de combustible diesel avaient été transférés du FERMONT à terre, par hélicoptère.

Nous ignorons si la GCC sera en mesure de recouvrer entièrement, auprès du propriétaire du navire, sa demande de remboursement de frais.

De toute façon, au 31 mars 1992, aucune demande d'indemnisation n'avait été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation.

9.23 Vraquier SKRIM (1992)

Le 13 mars 1992, alors qu'il faisait route vers Québec pour y charger une cargaison de minerai de fer, le vraquier SKRIM de 86 093 Tx de JB, sous pavillon panaméen, signalait au central du trafic à Halifax que dans le secteur de Port-aux-Basques (Terre-Neuve), il avait subi des avaries à sa partie avant bâbord qui avait provoqué le déversement à la mer, par des fissures voisines de sa ligne de flottaison, du mazout lourd que contenait son deep-tank bâbord. Un rapport

indiquait que ce deep-tank contenait 1 000 mètres cubes de combustible liquide. D'après les estimations, 100 à 145 mètres cubes de combustible liquide se seraient déversés.

Le lendemain, des boules de mazout et de goudron étaient découvertes dans le secteur de Port-aux-Basques avec aussi des traces intermittantes de mazout le long de trois milles de côte.

Le propriétaire du SKRIM, de la Blue Trans Shipping Inc. de Panama, confirma qu'il acceptait la responsabilité de ces rejets d'hydrocarbures.

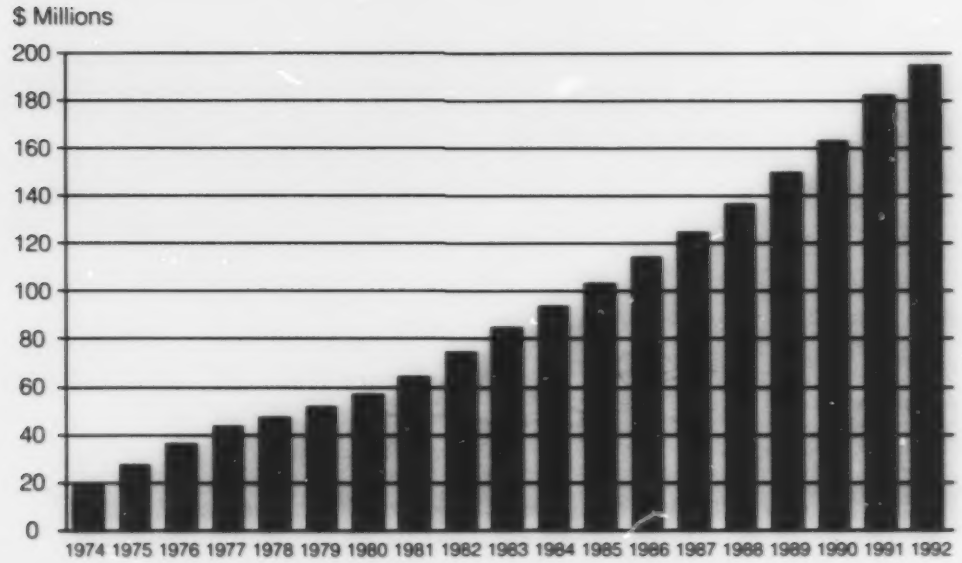
Après nettoyage du navire au port d'Halifax, la GCC le libérait après que son propriétaire eût remis une lettre par laquelle il s'engageait à faire nettoyer au printemps 1992 la poilution restante, à Port-aux-Basques et aux alentours.

Le 17 mars 1992, la Caisse d'indemnisation a prévenu de l'événement l'International Group of P & I Clubs.

Au 31 mars 1992, aucune demande d'indemnisation n'avait été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation.

Illustration 4

État de la Caisse
Valeur en dollars de la Caisse des réclamations / de la Caisse d'indemnisation



Solde créditeur de la Caisse des réclamations / de la Caisse d'indemnisation au 31 mars de chaque année

10. L'état actuel de la Caisse d'indemnisation

Au cours de l'exercice financier 1991-1992, selon les directives de l'administrateur ou à sa demande, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires a:

a) conformément aux dispositions des articles 706 et 707 de la loi, versé la somme totale de 215 859,10 $ comprenant les frais et débours suivants:

Honoraires de l'administrateur	64 225,00 $
Frais de justice ou de consultation	47 562,42, $
Services d'experts	35 200,00 $
Services de secrétaire	31 493,50 $
Frais de déplacement	18 037,41 $
Frais d'imprimerie	10 689,00 $
Frais de bureau	8,651,77 $

b) Conformément aux dispositions de l'article 701, l'administrateur a ordonné de verser au FIPOL les contributions s'élevant à 1 785 478,65 $ prélevées sur la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires en exécution des dispositions des articles 10, 11 et 12 de la Convention de 1971, portant création du Fonds:

Le montant ci-dessus versé au FIPOL comprenait:

La contribution de 1991 au fonds général	288 637,79 $
Fonds des élevées demandes d'indemnisation constitué pour le RIO ORINOCO	440 466,66 $
Fonds des élevées demandes d'indemnisation constitué pour le HAVEN	1 056 374,20 $

c) Conformément aux dispositions des articles 710 et 711 de la loi, l'administrateur a réglé à l'amiable des demandes d'indemnisation s'élevant à 19 188,58 $.

d) Conformément à l'alinéa 711(3) c) de la loi, l'administrateur a recouvré la somme de 8 000 $, partie de l'indemnité totale versée à l'occasion des rejets d'hydrocarbures provenant de l'AMY & SISTERS survenus en 1990 à Gabarus (N.-É.).

Au cours de l'exercice financier faisant l'objet de ce rapport, les intérêts crédités à la Caisse d'indemnisation se sont élevés à 16 135 878,40 $.

Au 31 mars 1992, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation s'élevait à 196 529 808,44 $ (voir l'illustration 4).

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma haute considération.

L'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires,
Peter M. Troop